പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കായുള്ള സമിതിയുടെ 51-ഉം 52-ഉം റിപ്പോർട്ടുകൾ

ശ്രീമതി ജെ. മെഴ്സിക്കുട്ടി അമ്മ : പൊതുമേഖലാസ്ഥാപനങ്ങൾക്കായുള്ള സമിതിയുടെ അദ്ധ്യക്ഷയായ ഞാൻ സമിതിയുടെ അമ്പത്തിയൊന്നും അമ്പത്തിരണ്ടും റിപ്പോർട്ടുകൾ സമർപ്പിക്കുന്നു.

V. ധനകാര്യം

1999-2000 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിലേക്കുള്ള ഉപധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ സ്റ്റേറ്റ്മെന്റ്

ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ടി. ശിവദാസമേനോൻ) : സർ, 1999-2000 സാമ്പത്തിക വർഷത്തെ ബഡ്ജറ്റിലേയ്ക്കുള്ള ഉപധനാഭ്യർത്ഥനകളുടെ സ്റ്റേറ്റുമെന്റ് ഞാൻ മേശപ്പുറത്ത് വയ്ക്കുന്നു.

VI. നിയമനിർമ്മാണകാര്യം

1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബില്ലിന്റെ അവതരണവും സബ്ജറ്റ് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയവും†

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബിൽ ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു. ഓർഡിനൻസ് പ്രഖ്യാപിച്ചുകൊണ്ട് സത്വര നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ ഉണ്ടായ സാഹചര്യം വിശദമാക്കുന്ന സ്റ്റേറ്റ്മെന്റും ഞാൻ മേശപ്പുറത്തു വയ്ക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ബിൽ അവതരിപ്പിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബിൽ, പൊതുമരാമത്തും ഗതാഗതവും വാർത്താ വിനിമയവും സംബന്ധിച്ച V-ാം നമ്പർ സബ്ജക്റ്റ് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്ക് അയയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുന്നു.

ജലസേചനവും തൊഴിലും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി.പി. രാമകൃഷ്ണ പിള്ള) : സർ, ഞാൻ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : ആർട്ടിക്കിൾ 207(3)-യിൽ പറയുന്നത്. A Bill which, if enacted and brought into operation, would involve expenditure from the Consolidated Fund of a State shall not be passed by a House of the Legislature of the State unless the Governor has recommended to that House the consideration of the Bill.

കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂഷന്റെ ഈ പ്രൊവിഷൻ പാലിക്കപ്പെട്ടുകൊണ്ടല്ല ഈ ബിൽ ഇവിടെ അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒരു പക്ഷേ മന്ത്രി മറുപടിയിൽ പറയും റൂൾ 73-നെ സംബന്ധിച്ച് ഇതിനകത്ത് പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന്. നമ്മുടെ

† അനുബന്ധം IX

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റൂൾസ് ഓഫ് പ്രൊസീഡ്യൂവറിൽ 69 മുതൽ 106 വരെയുള്ള റൂളുകൾ നിയമ നിർമ്മാണം സംബന്ധിച്ചുള്ളതാണ്. ഇവിടെ ഇപ്പോൾ ഈ ആർട്ടിക്കിൾ എഴുതിച്ചേർത്ത് ഗവൺമെന്റിന് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള കാര്യമൊന്നുമല്ല. ഇതിനകത്ത് റെക്കമെന്റേഷൻ വാങ്ങുക എന്ന് പറയുന്നത് സാങ്കേതികമായി ഗവൺമെന്റിന് ബുദ്ധിമുട്ടുള്ള പ്രശ്നമല്ല. ഇതിൽ ഒരു പക്ഷേ ഈ നിയമം നിലവിൽ വരുമ്പോൾ ഓരോ വകുപ്പിനും എത്ര എക്സ്പെന്റീച്ചർ ഉണ്ടായിയെന്ന് ഒരു പക്ഷേ ഗവൺമെന്റിന് ഇപ്പോൾ പറയാൻ സാധിച്ചില്ലെങ്കിലും നമുക്ക് ഒരു കീഴ്വഴക്കം ഉള്ളത് ക്ലോസ് പറഞ്ഞശേഷം അല്ലെങ്കിൽ പൊതുവായി ഈ വകുപ്പിൽ എത്ര എക്സ്പെന്റീച്ചർ ഉണ്ടാകുമെന്ന് ഇപ്പോൾ പറയാൻ നിവൃത്തിയില്ല എന്നുവേണമെങ്കിൽ പറയാം. പക്ഷേ ഇവിടെ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് ഈ നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ കൊണ്ടുവന്നാൽ ഒരു പൈസ പോലും കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും ചെലവഴിക്കപ്പെടേണ്ടി വരികയില്ല. ഞാൻ ഒരുപാടു സമയം എടുക്കാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്നില്ല. എനിക്ക് ഒരു നിർദ്ദേശം ചെയറിന്റെ പരിഗണനയ്ക്കുവേണ്ടി പറയാനുണ്ട്. ഇവിടെ ക്ലാസ് 15-ൽ പറയുന്നത് Removal of encroachment:- (1) Where, as a result of the annual check of highway boundaries made under section 11 or otherwise, the highway authority is satisfied that an encroachment has taken place on the highway under its jurisdiction, it shall serve a notice on the person reposnible for the encroachment to remove the encroachment within such time as may be specified in the notice the highway authority or the officer authorised by it in this behalf shall cause the encroachment to be removed, with the assistance of police, if required.

(2) Whenever an encroachment is made for the purpose of exposing articles for sale or for opening temporary booth for vending or publicity or for other like purpose, the highway authority shall with the help of police, if necessary, have such encroachment summerily removed.

ഈ പറയുന്ന ക്ലാസ് 15 പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തേണ്ടതായി വരുമെന്നതിൽ ഒരു സംശയവുമില്ല. ഈ 15-ാം ക്ലാസ് നടപ്പിലാക്കുമ്പോൾ സർക്കാരിന് ഒരു പൈസപോലും ചെലവില്ല എന്നു പറയുവാൻ കഴിയുമോ? അതിപ്പോൾ നിലവിലിരിക്കുന്ന നിയമങ്ങൾക്ക് വിധേയമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ ഒരുഭാഗത്തുണ്ട്. അതുകൊണ്ടാണല്ലോ സെപ്പറേറ്റ് അതോറിറ്റി രൂപീകരിച്ചുകൊണ്ട് ബിൽ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. പുതിയ ഒരു അതോറിറ്റി വരുമ്പോൾ ആ അതോറിറ്റിയുടെ പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു ഫംങ്ഷനായി ക്ലാസ് 15-ൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഈ പ്രശ്നത്തെ സംബന്ധിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടി വരും. ആ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കേണ്ടിവരുമ്പോൾ പണച്ചെലവു വരും. ഞാൻ ഒരു ക്ലാസ് കൂടി മാത്രമേ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നുള്ളൂ. ക്ലാസ് 28.

Acquisition of land for highway:-Where any land is required for the execution of a highway scheme or for removal of any encroachment or for any purpose of this Act, the highway authority may aquire such land by free surrender by the owner of such land or by pruchase by negotiation after following such procedure as may be prescribed or by acquisition under the provisions of the Land Acquisition Act, 1894 (Central Act 1 of 1894)

ഇതിനകത്ത് ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ ആക്റ്റ് പ്രകാരം ഇപ്പോൾ അക്വയർ ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. പക്ഷേ ഇതിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായി അതോറിറ്റി ഡിക്ലയർ ചെയ്യുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ പ്രത്യേകമായിട്ട് വേണ്ടിവരുന്നു. ഈ ഹൈവേ ഡിക്ലറേഷനെ സംബന്ധിച്ച് വേറൊരു ക്ലാസ് പറയുന്നുണ്ട്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഏതു റോഡു വേണമെങ്കിലും ഗവൺമെന്റിന് ഹൈവേ ആയി ഡിക്ലയർ ചെയ്യാനുള്ള അധികാരം കൊടുത്തിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ കൊടുത്തു വരുമ്പോൾ അതിനോട് അനുബന്ധമായി വരുന്ന എൻക്രോച്ച്മെന്റ് അല്ലെങ്കിൽ മറ്റ് അക്വിസിഷൻ, ഈ കാര്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിവരുന്ന നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ അതോറിറ്റിയെ സഹായിക്കാനാണ് 28-ാം വകുപ്പു പ്രത്യേകമായി ചേർത്തിരിക്കുന്നത്. ഇത് ഓപ്പറേഷനിൽ വരുമ്പോഴും കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽനിന്ന് ചെലവ് വരും. മറ്റുപല വകുപ്പുകളെ സംബന്ധിച്ച് പറഞ്ഞുവെങ്കിലും കൂടുതലായിട്ട് പറയുന്നില്ല. ക്ലാസ് 4 അതോറിറ്റിയുടെ രൂപീകരണം ക്ലാസ് 37 അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി ഇതിനകത്ത് ക്ലാസ് 4-ൽ പറയുന്നു. an officer not below the rank of an Executive Engineer shall be the authority. അത് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ തന്നെ ആളെന്നു പറയുന്നു. പക്ഷെ ഈ അതോറിറ്റിക്ക് ഒരു സ്റ്റാഫ് വേണ്ടേ? നിലവിലുള്ള ഒരു ഡിവിഷന്റെ ഒരു എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെ ചുമതലപ്പെടുത്തിയാൽ അങ്ങേരുടെ ജോലി വേറെയുണ്ട്. ആ ജോലിയുടെ അഡീഷണൽ ജോലിയായി ആരും ജോലി ചെയ്യാൻ പോകുന്നില്ല. അപ്പോൾ ഒരു അതോറിറ്റി വേണമെന്ന് ഗവൺമെന്റിന് തോന്നിയത് മറ്റ് ചില ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണ്. ആ അതോറിറ്റിയുടെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻ, ആ ആഫീസർക്ക് അദ്ദേഹത്തോട് അനുബന്ധമായി പ്രവർത്തിക്കുന്നതിന് സ്റ്റാഫ് വേണ്ടിവരും. അതുപോലെ തന്നെയാണ് ക്ലാസ് 37 ലെ അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയെക്കുറിച്ചും. അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി ആരായിരിക്കണം. Not below the rank of a Superintending Engineer. അവിടെ സ്റ്റാഫിന്റെയും മറ്റ് അനുബന്ധ സ്റ്റാഫിന്റെയും ക്രിയേഷൻ വേണ്ടിവരും. അതുപോലെതന്നെ ക്ലാസ് 38. എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിനോട് പറയാനുള്ളത് നിർദ്ദേശം ഇപ്പോൾ ഈ ബിൽ പരിശോധിച്ചാൽ ഞാൻ പറയുന്നു കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽനിന്നും ഇതിനകത്ത് ചെലവുവരുമെന്ന്. ഇവിടെ ഒരു പക്ഷേ മന്ത്രി ഇപ്പോൾ മറുപടി പറയും അങ്ങേയ്ക്ക് ഇന്ന് ഷെഡ്യൂൾ ചെയ്തിരിക്കുന്ന ബിസിനസ് അനുസരിച്ച് ഹൈവേ ബിൽ ചർച്ചയ്ക്ക് എടുക്കേണ്ടതായിട്ട് വരും എന്ന്. ബി.എ.സി ഇത് റെക്കമെന്റ് ചെയ്തുവന്നിരിക്കയാണ്. സ്പീക്കറെ ഈ നിലയിൽ കൊണ്ടെത്തിക്കുന്നത് ശരിയല്ല. എനിക്ക് ഒരു നിർദ്ദേശം ഉള്ളത് ഇവിടെ ഇങ്ങനെ വരുന്ന പല കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചും ഭരണഘടന അനുശാസിച്ചിരിക്കുന്ന പല കാര്യങ്ങളും ചെയ്യാതെവരുമ്പോഴും റൂൾസ് ഓഫ് പ്രൊസീഡ്യൂവർ അനുസരിച്ചുള്ള നടപടികൾ സർക്കാർ സ്വീകരിക്കാതെ വരുമ്പോഴും എന്തുചെയ്യണം? ഇപ്പോൾ നിയമസഭയ്ക്ക് അതിനുള്ള സംവിധാനമില്ല. എനിക്ക് ഒരു നിർദ്ദേശമായി പറയാനുള്ളത് ഇത് ഓർഡിനൻസായിട്ട് വന്ന് ഇപ്പോൾ ബിൽ ആയിട്ട് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. ഈ ബിൽ ലെജിസ്ലേച്ചറിലേക്ക് വരുന്നതുതന്നെ വളരെ ഷോർട്ട് പിരീഡിലാണ്. പിന്നെ ഇമ്മീഡിയറ്റായിട്ട് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തേ പറ്റൂ. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് അങ്ങയുടെ മുമ്പാകെ സമർപ്പിക്കാനുള്ള നിർദ്ദേശം അങ്ങയുടെ റൂളിങ്ങിൽ പരാമർശിക്കണമെന്നുകൂടി എനിക്ക് ഒരു അപേക്ഷയുണ്ട്. ഇത് പരിശോധിക്കാൻ ലെജിസ്ലേച്ചറിന് ഒരു സംവിധാനംകൂടി വേണം. ഗവൺമെന്റ്, എക്സിക്യൂട്ടീവ് കൊണ്ടുവരുന്ന ഈ കാര്യങ്ങൾ ലെജിസ്ലേച്ചറിൽ വന്ന് പാസ്സാക്കപ്പെടുമ്പോൾ ഇവിടെ ഈ സഭയുടെ അനുമതിക്കുവേണ്ടി ഒരു നിയമം വരുമ്പോൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കപ്പെടാൻ അതിനകത്ത് വസ്തുതയുണ്ടോ അല്ലെങ്കിൽ ഈ ബില്ലിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഫിനാൻഷ്യൽ മെമ്മോറാണ്ടവും ഡെലിഗേറ്റഡ് ലെജിസ്ലേഷനും പറയുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ ഒതുങ്ങിനിൽക്കുന്നുണ്ടോ എന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കാൻ ഒരു സംവിധാനം അങ്ങ് രൂപപ്പെടുത്തി എടുക്കണം. നമ്മുടെ നിയമസഭയിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇപ്പോഴില്ലാത്ത ഒരു കാര്യമാണ് അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഇത് ആർട്ടിക്കിൾ 207(3) അനുസരിച്ചുള്ള റെക്കമെന്റേഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഇത് അവതരിപ്പിക്കുന്നതും പാസാക്കുന്നതും ഭരണഘടനാ വിരുദ്ധമാണെന്നാണ് എനിക്ക് സബ്മിറ്റ് ചെയ്യാനുള്ളത്.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് പറഞ്ഞ കാര്യം "A Bill which, if enacted and brought into operation, would involve expenditure from the Consolidated Fund of a State shall not be passed by a House of the Legislature of the State unless the Governor has recommended to that House the consideration of the Bill".

ഇതിനെപ്പറ്റി പറയാനുള്ളത് ഇപ്പോൾ ഈ പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിൽ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ ഈ ബിൽ പാസാക്കുന്നതു മൂലം ഒരു അധികച്ചെലവും വരാനില്ല. പിന്നെ എന്തിനാണ് ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവന്നത് എന്നുവച്ചാൽ ഒട്ടേറെ കൈയേറ്റങ്ങൾ നടക്കുന്നു. ഒകാട്ടാരക്കര മുതൽ ഇങ്ങോട്ടുവന്നാൽ കാണാൻ കഴിയും റോഡിന്റെ രണ്ടു വശത്തും മണ്ണിട്ടു പൊക്കുകയാണ്. രണ്ടു മഴ പെയ്താൽ റോഡു മുഴുവൻ വെള്ളത്തിലാവുകയാണ്. അങ്ങനെ റോഡിനോട് ചേർന്ന് മണ്ണിട്ടുപൊക്കി റോഡിന്റെ സുരക്ഷിതത്വം ഇല്ലാതാകുന്നു. മഴക്കാലത്ത് വെള്ളപ്പൊക്കം ഉണ്ടാകുന്നു. ചില പ്രദേശങ്ങളിൽ രണ്ടു വശത്തും വീടിന്റെ മതിലുകൾ കെട്ടിപ്പൊക്കുകയാണ്. വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ ഒരു നിവൃത്തിയുമില്ലാതെ വെള്ളം വന്നു നിറയുകയാണ്. അത് റോഡ് ഡാമേജ് ആകാനുള്ള പ്രധാനപ്പെട്ട കാരങ്ങളിൽ ഒന്നാണിത്. ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്തുകൊണ്ട് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഈ കാര്യത്തിൽ ഒരു നിയമനിർമ്മാണം നടത്തി.

The Government of India had circulated a model Bill intended for the protection of highways and regulation of highway developments and for prevention of ribbon development and encroachment on highways. The Government of India had also suggested that the development of the lands adjoining the National Highways had also be regulated by the State Government by making necessary legislation. Government have considered the matter in detail taking into account the circumstances in the State and decide to make a legislation for this prupose.

നാഷണൽ ഹൈവേയിലും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലും ഇന്നു കാണുന്നത് റോഡുകളുടെ രണ്ടു വശത്തും പല ഭാഗങ്ങളിലും പാടങ്ങളുടെ സമീപത്തുകൂടിയാണ് റോഡുകൾ പോകുന്നത്. എം.സി. റോഡിലൂടെ ദിവസവും യാത്ര ചെയ്യുന്നവർക്കറിയാം രണ്ടു വശത്തും റോഡുകളേക്കാൾ ഉയർത്തി റോഡിനോടു ചേർന്ന് മണ്ണിട്ട് രണ്ടു വശത്തും കെട്ടിടങ്ങൾ പണിത് കോമ്പൗണ്ട് വാളും പണിയുകയാണ്. ഒരിടത്തും വെള്ളം ഒഴുകിപോകുകയില്ല. അതുപോലെ മറ്റു എൻക്രോച്ച്മെന്റുകളുമുണ്ട്. ഈ റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ നിയന്ത്രണമേർപ്പെടുത്തണം. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വർക്കുകളാണ്. ഇതു തടയണം. ചില സ്ഥലത്ത് അത്യാവശ്യമായി റോഡ് വീതികൂട്ടണം. അതിനുള്ള ലാന്റ് അക്വിസിഷൻ നടപടി ഇപ്പോഴും നടക്കുന്നുണ്ട്. വെള്ളം ഏതിലെ ഒഴുകിപ്പോകണമെന്നുള്ളതിന് ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ സർവെ നടത്തി. ഇതിനായി ഒരു അതോറിറ്റി രൂപീകരിച്ചു. അതു സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേകിച്ച് ചെലവുകളില്ല. നിയമപരമായ ബാക്കിംഗ് കൊടുക്കുക മാത്രമാണ് ചെയ്യുന്നത്. ഇപ്പോൾ നിലവിലുള്ള ഒരു എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഇതിന്റെ അതോറിറ്റിയായി നിശ്ചയിക്കും. സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ റാങ്കിനു താഴെയല്ലാത്ത എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെയാണ് അതോറിറ്റിയായി നിശ്ചയിക്കുന്നത്. അതോറിറ്റിയെ ഡിക്ലയർ ചെയ്താൽ മതി. അഡീഷണൽ എക്സ്പെൻഡിച്ചർ ഒന്നുമില്ല.

ഡോ. എം.എ. കുട്ടപ്പൻ : സർ, നോട്ടീസയയ്ക്കാൻ കാശ് വേണ്ടേ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : നോട്ടീസ് ഇപ്പോൾ അയയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ഇപ്പോൾ നോട്ടീസയച്ചാൽ നിയമപരമായി ബാധിക്കില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഒരു മോഡൽ ബിൽ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് കൊണ്ടുവന്നത്. ആ ബില്ലിന്റെ മോഡലിൽ ഈ സംസ്ഥാനത്തും ബില്ല് പാസ്സാക്കണമെന്നാണ് അവർ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത്. അവർ ബിൽ കൊണ്ടുവന്നത് പ്രധാനമായും നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ കാര്യത്തിൽ മാത്രമാണ്. ഇന്നിപ്പോൾ നാഷണൽ ഹൈവേ മാത്രം പോര. ഇപ്പോൾ വീട് പണിക്ക് ഒരു മതിൽ റോഡിനോട് ചേർത്തു കെട്ടും. പിന്നെ ഓട പണിയാൻ പറ്റില്ല. രണ്ടു വശത്തും തുടർച്ചയായി മതിൽ പണിതാൽ വെള്ളം എവിടെ കൊണ്ടുപോയി വീഴ്ത്തും. ഈ നിയമമനുസരിച്ച് എവിടെ വേണമെങ്കിലും വാട്ടർവേ ഉണ്ടാക്കാം. നീരൊഴുക്ക് പോകുന്ന വഴിക്ക് വാട്ടർവേ നിർമ്മിക്കാൻ എല്ലാ അധികാരങ്ങളുമുണ്ടാകും. പൊതുവഴി മുഴുവൻ ഇതുപോലെ നശിപ്പിക്കാൻ ആർക്കും അവകാശം കൊടുത്തിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് ജലനിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തണം. അഞ്ചുമീറ്റർ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും വിട്ടിട്ട് വെള്ളം തടഞ്ഞാൽ മതി. ഓരോ ക്വാളിറ്റി റോഡിനും ഇത്ര വീതി എന്നുപറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയുടെ മുപ്പതു മീറ്ററിനു അപ്പുറത്തു നികത്തിയാൽ മതി. അതിനുള്ള എല്ലാ അധികാരങ്ങളും കൊടുക്കുന്ന ബില്ലാണിത്. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ സംരക്ഷണത്തിന് ഏറ്റവും ആവശ്യമായ ബില്ലാണിത്. ഒറ്റ പൈസ അഡീഷണൽ ചെലവില്ല. നിയമപരമായ ബാക്കിംഗ് മാത്രമാണു കൊടുക്കുന്നത്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. നടത്തുന്ന വർക്കുകൾക്ക് അഞ്ചു മീറ്ററിന് അപ്പുറത്തേ മണ്ണിട്ടു നികത്താവൂ എന്നുപറയുന്നതിന് വല്ല എക്സ്പെൻഡിച്ചറുമുണ്ടോ?

മി. സ്പീക്കർ : ഇതിന് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ ആവശ്യമുണ്ടോ; അതിന് പ്രത്യേക ആസ്ഥാനം ആവശ്യമുണ്ടോ? ഈ കാര്യങ്ങളാണ് ചർച്ച ചെയ്യേണ്ടത്. ഇതൊന്നും ആവശ്യമില്ലെങ്കിൽ ചർച്ച വേണ്ട.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെ അതോറിറ്റിയായി ഡിക്ലെയർ ചെയ്യൽ മാത്രമേയുള്ളൂ. പ്രത്യേകിച്ച് ആരേയും നിയമിക്കുന്നില്ല. ലീഗൽ ബാക്കിംഗ് മാത്രമേയുള്ളൂ.

മി. സ്പീക്കർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി കൂടി ശ്രദ്ധിക്കണം. ഇത് എപ്പോഴും വരുന്ന ഡിബേറ്റാണ്. ഇത്തരം ഡിബേറ്റ് ഇങ്ങനെ തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ തുടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കേണ്ട കാര്യമല്ല. വരാൻ പോകുന്ന എല്ലാ ബില്ലുകളിലും ഫിനാൻഷ്യൽ മെമ്മോറാണ്ടത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ ചെലവില്ലെന്നു പറയുക, അതിന് ഒബ്ജക്ഷൻ കൊണ്ടുവരിക, ക്ലാസ്സു വച്ചു കൊണ്ടുള്ള ഒബ്ജക്ഷൻ കൊണ്ടുവരിക എന്നിട്ട് മന്ത്രി അതിനു മറുപടി പറയുക. മന്ത്രി പറയുന്ന മറുപടി വിശ്വസിക്കാതിരിക്കാൻ പറ്റുമോ? വിശ്വസിച്ചേ പറ്റൂ. ഇങ്ങനെ ഒരു അനിശ്ചിതത്വത്തിലേക്ക് പോകാതെ അതിന് ആധികാരികത്വമുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്ന വിധത്തിൽ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ കഴിയുമോ എന്ന് ആലോചിക്കണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രദ്ധിക്കണം. ഇവിടെ പറഞ്ഞതു ധനകാര്യവകുപ്പിന്റെ പരിശോധനയുണ്ടല്ലോ എന്നാണ്. എല്ലാ കാര്യങ്ങളിലും ധനകാര്യവകുപ്പിന്റെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരിശോധനയുണ്ടോ സാമ്പത്തിക ചെലവുകളില്ല എന്നുപറഞ്ഞാൽ ധനകാര്യ വകുപ്പ് പരിശോധിക്കാതിരിക്കുന്നുണ്ടോ. അത് എനിക്കറിയില്ല. ഉണ്ടെങ്കിൽ അതു പരിശോധിക്കുക. ചെലവില്ലെന്നു പറഞ്ഞാലും പരിശോധിക്കുമോ?

ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ടി. ശിവദാസമേനോൻ): സർ, ഇതെല്ലാം ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റ് നോക്കുന്നതാണ്. കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നു പണം ചെലവഴിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ എത്ര രൂപ എന്ന് ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് നോക്കും.

മി. സ്പീക്കർ : അതു നോക്കും. നോക്കിയേ പറ്റൂ. പണം ചെലവില്ലെന്നു പറഞ്ഞാലും ഫിനാൻസ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റ് നോക്കുന്നുണ്ടോ എന്നാണ് എന്റെ ചോദ്യം?

ശ്രീ. ടി. ശിവദാസമേനോൻ : കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും ചെലവില്ലെന്നു പറഞ്ഞു വന്നാൽ നമ്മുടെ കണ്ണിൽപ്പെടുമെന്നാല്ലാതെ ചെലവില്ലെങ്കിൽ പിന്നെ അപ്രൂവ് ചെയ്താൽ എന്താണ്?

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : സർ, ഈ നിയമസഭയിൽ ഒരു മന്ത്രി നിയമസഭയെ മിസ്ലീഡ് ചെയ്താൽ പ്രിവിലേജ് മൂവ് ചെയ്യാം. അതിനു ചില പ്രൊവിഷൻസുണ്ട്. ആ കാര്യം പറയുകയല്ല ഇങ്ങനെ വരുന്ന സാഹചര്യങ്ങളിൽ ഇതിനു വേറെ റെമഡീസ് ഒന്നുമില്ല. ഇപ്പോൾ ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ചോദിച്ചപ്പോൾ കൺസോളിഡേറ്റഡ് ഫണ്ടിൽ നിന്നും ഒരു പൈസ ചെലവില്ലെന്നു മന്ത്രി പറഞ്ഞു. ചെലവുണ്ടെന്ന കാര്യത്തിൽ 100% ഉറപ്പാണ്. അതു ഏതു നിലയ്ക്കുമാകട്ടെ. ഇപ്പോൾ ഒരു തർക്കത്തിലേക്ക് പോകുന്നില്ല. തർക്കത്തിലേക്ക് പോയാൽ അവസാനിക്കാൻ പോകുന്നില്ല.

മി. സ്പീക്കർ : തർക്കത്തിലേക്ക് പോകേണ്ട കാര്യമില്ല. അഡ്മിനിസ്ട്രേറ്റീവ് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ തലപ്പത്ത് ഇരിക്കുന്ന ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇതിനു ചെലവില്ലെന്നു പറഞ്ഞാൽ അതു പരിശോധിക്കേണ്ടത് ധനകാര്യവകുപ്പാണ്. നമ്മൾ തമ്മിൽ തർക്കിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. ഇവിടെ ഡിബേറ്റു ചെയ്യേണ്ട കാര്യമില്ല.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി): ലെജിസ്ലേച്ചറിനെ തെറ്റിദ്ധരിപ്പിച്ചാൽ അതിന് വേറെ നടപടി വേണ്ടേ?

മി. സ്പീക്കർ : നടപടിയുണ്ട്. അതിന് ഇപ്പോഴും നടപടിയുണ്ട്. എന്നാൽ ഇത് സംബന്ധിച്ച് ബന്ധപ്പെട്ട മന്ത്രി പറഞ്ഞതിന് ഫൈനലായി മറുപടി പറയേണ്ടത് ധനകാര്യവകുപ്പാണ്. അവരുടെ സ്ക്രൂട്ടിണി കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ യാതൊരു പ്രശ്നവുമില്ല. ഇനി ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യമന്ത്രിയും ഞാനുമായി സംസാരിച്ചശേഷം കൂടുതലായി എന്തെങ്കിലും റെമഡി ഉണ്ടെങ്കിൽ ആലോചിച്ച് സഭയിൽ പറയുന്നതാണ്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, ഈ റോഡുകൾ വർഷകാലത്താണ് ഏറ്റവുമധികം മോശമാകുന്നത്. റോഡുകളിലൂടെ യാത്ര ചെയ്യുമ്പോൾ കാണുന്ന ഒരു കാര്യം റോഡിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലും വെള്ളം കെട്ടി കിടക്കുകയാണ്. അതിനുള്ള ഒരു കാരണം പാടങ്ങൾ നികത്തുന്നതാണ്. പാടങ്ങൾ റോഡിനേക്കാൾ ഉയരത്തിൽ മണ്ണിട്ട് നികത്തി റോഡിനോട് ചേർക്കുന്നു. ഇതു ഏറ്റവും കൂടുതൽ നാം കാണുന്നത് കൊട്ടാരക്കര മുതൽ ചടയമംഗലം വരെയുള്ള ഭാഗത്താണ്. വെള്ളം ഒഴുകി പോകുകയില്ല. അതിനു പുറമെ മതിലും കെട്ടും. അവിടെ ഒറ്റ വാലിയേയുള്ളൂ. രണ്ടു ഭാഗത്തും ഇങ്ങനെ മണ്ണിട്ടു നികത്തിയാൽ റോഡ് തോടാവുകയല്ലാതെ വേറെ മാർഗ്ഗമെന്താണ്? വെള്ളം ഒഴുകി പോകണ്ടേ? ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇൻഡ്യ കൊണ്ടുവന്ന ബില്ലിനകത്ത് നാഷ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ണൽ ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ ഒക്കെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ബിൽഡിംഗ് ലൈനുകൾക്കുള്ളിലുള്ള മൊത്തം വീതി എൺപതു മീറ്ററാണ് അതായത് 240 അടിക്ക് അപ്പുറത്തേക്ക് പണി ചെയ്താൽ മതിയെന്നാണ്. ചില റോഡുകളിൽ 50 മീറ്റർ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. 50 മീറ്റർ എന്നുപറഞ്ഞാൽ 150 അടി വരും. റോഡുകളുടെ ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ള സർവ്വ വാലികളും നികത്തിയാൽ റോഡുകൾ കിടക്കുകയില്ല. എന്നാൽ ഇവിടെ കുറച്ചു കുറവു വരുത്തിയിട്ടുണ്ട്. നമ്മൾ പാടം നികത്തിയിട്ട് ബിൽഡിംഗ് പണിയുമ്പോൾ അതിനിടയിലുള്ള ദൂരം പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ഇത് എൻഫോഴ്സ് ചെയ്യാതെ ഒരു റോഡും സംരക്ഷിക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. റോഡ് എത്ര ഉയർത്തിയാലും അതിനപ്പുറം മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തും. അപ്പോൾ എത്രത്തോളം വെള്ളം ഉയർത്താൻ പറ്റും. കലിങ്കുകളിലൂടെ വെള്ളം പോകുമോ?

സർ, തൊടുപുഴ-മൂവാറ്റുപുഴ റോഡ് എന്റെ സ്ഥലത്തുള്ളതാണ്. രണ്ടുവശവും കലുങ്ക് മുഴുവൻ അടച്ചു. വെള്ളം പോകണ്ടേ? വെള്ളം ഏതിലെയാണ് പോകേണ്ടത്? കലുങ്കുകളുടെ രണ്ടുവശത്തും മണ്ണിട്ട് നികത്തുകയാണ്. ഇതിനൊരു സംരക്ഷണം വേണ്ടേ? ഒറ്റ റോഡും സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റ് ഇങ്ങനെയൊരു നിയമം കൊണ്ടുവരാൻ ഉദ്ദേശിച്ചതും സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനെ ഉപദേശിച്ചതും. നിയമം കൊണ്ടുവരണം നാഷണൽ ഹൈവേ പ്രൊട്ടക്ടുചെയ്യാൻ കഴിയുന്നില്ലെന്ന് അവർ പറയുന്നു. ഇപ്പോൾ കായംകുളം താപനിലയത്തിൽ എന്താണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്? റോഡ് മുഴുവൻ പൊക്കുകയാണ്. എന്താണ് റോഡ് പൊക്കാൻ ആവശ്യം വന്നത്. ഒരു വശം മുഴുവനായി മണ്ണിട്ട് നികത്തി. അവിടെനിന്നും വെള്ളം ഒഴുകി പോകാനുള്ള ഒരു ചാനലുമുണ്ടാക്കിയില്ല. ഇപ്പോൾ അതിന് മാർഗ്ഗം 16 കോടി രൂപയാണ് അഡിഷണലായി മുടക്കുന്നത്. ഇൻഡ്യാ ഗവൺമെന്റിന്റെ പൈസയാണ്. എന്താണ് കാര്യം? റോഡും ഒപ്പം നികത്തി. അല്ലെങ്കിൽ കൂടുതലായിട്ട് ഇതിനെക്കാൾ ഉയർത്തി നികത്തി. ഇപ്പോൾ ഇതിനെക്കാൾ ഒരു മീറ്റർ ഉയർത്തുകയാണ്. അവർ അങ്ങനെ ഉയർത്തിയാലും ഇപ്പോൾ വെള്ളം പോകാൻ വഴിയില്ല. അങ്ങനെ നികത്തുമ്പോൾ വാട്ടർ വേ ഉണ്ടാകണം. ജലനിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ടാകണം. അത് എൻഫോഴ്സ് ചെയ്യാൻ കഴിയണം. നിയമമില്ലാതെ പറ്റുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സംരക്ഷണം നടക്കണമെങ്കിൽ റോഡിൽ മാത്രം പണിതാൽ.....സർവ്വ കലിങ്കുകളും അടച്ചു വച്ചിരിക്കുകയാണ്. പല റോഡുകളും ഇറങ്ങി നോക്കുകയാണെങ്കിൽ കലുങ്കുകൾ അടച്ചിട്ട് അവിടെ വർക്ക്ഷോപ്പാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. അതല്ലെങ്കിൽ ചായക്കടയാണ്. കലുങ്ക് മുഴുവൻ അടഞ്ഞുപോയിരിക്കുകയാണ്. കലുങ്ക് തുറക്കാൻ പറഞ്ഞാൽ എവിടെ കൂടെയാണ് തുറക്കുന്നത്? തുറക്കാൻ സ്ഥലമില്ല. അതുകൊണ്ട് ഇങ്ങനെ അടയ്ക്കാൻ പറ്റുകയില്ല. റോഡിൽനിന്ന് ഇത്ര അടി അകലത്തിലേ മണ്ണിട്ട് നികത്താൻ പറ്റുകയുള്ളുവെന്നുള്ള ഒരു നിയമം ആവശ്യമാണ്. ഇതിന് ജനങ്ങളുടെ സഹകരണം ആവശ്യമാണ്.

<u>ശ്രീ. കെ.പി. വിശ്വനാഥൻ</u> : സർ, അതുപോലെതന്നെ പട്ടയം കൊടുക്കുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് പറയുകയാണെങ്കിൽ റോഡ് പുറംപോക്കിൽ താമസിക്കുന്ന മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും ഈ ഗവൺമെന്റ് പട്ടയം കൊടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ അത് സംബന്ധിച്ച് ഒരു ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുമെന്നാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്.

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, അത് വളരെ കൃത്യമാണ്. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. യോട് ചോദിക്കും ഇതിന് പട്ടയം കൊടുക്കുന്നതിന് തടസ്സമുണ്ടോ. റോഡിനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ബാധിക്കുന്നുണ്ടോയെന്ന്. തടസ്സമില്ലെന്ന് പറഞ്ഞാൽ മാത്രമേ പട്ടയം കൊടുക്കുകയുള്ളൂ. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി.യുടെ അനുവാദം ചോദിച്ചിട്ടാണ് കൊടുക്കുന്നത്. അങ്ങനെ തന്നെയാണ് കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. എനിക്ക് ഇതുസംബന്ധിച്ചുള്ള എത്ര ഫയലുകളാണ് വന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. അനുവാദം കൊടുക്കുന്നത് മാത്രമേയുള്ളൂ. അതുപോലെ തന്നെയാണ് ഇപ്പോൾ പല റോഡുകളിലും പണിതുവച്ചിരിക്കുന്ന മതിലുകൾ. ചില പട്ടണങ്ങളിൽ തുടർച്ചയായി മതിലാണ്. വെള്ളം ഏതുവഴിയെങ്കിലും ഒഴുകി പോകണ്ടേ? രണ്ടുവശവും ഉയർത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ആ വെള്ളം ഒഴുകി പോകാനുള്ള ഒരു ജല നിർഗ്ഗമന മാർഗ്ഗം കണ്ടെത്തിയേ പറ്റുകയുള്ളൂ. അതിനുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഉണ്ടാക്കി. അത് നിശ്ചയിക്കും. അതിലെ വെള്ളം തുറന്നുവിടും. അതിനുള്ള നിയമനിർമ്മാണമാണിത്. ഇതു കൂടാതെ ഒരു റോഡും സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. ഇത് ചെയ്താൽ തന്നെ റോഡിന്റെ മെയിന്റനൻസ് കോസ്റ്റ് പകുതിയായി ചുരുങ്ങും. വെള്ളം കെട്ടി നിന്നിട്ടാണ് റോഡു മുഴുവൻ നശിക്കുന്നത്. റോഡിനെ ദോഷമായി ബാധിക്കുന്നതൊക്കെ മാറ്റും.

<u>ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ</u> : സർ, ഓഫീസുകൾ മാത്രമല്ല, രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപങ്ങൾ, യൂണിറ്റ് മുതൽ അന്തർദേശീയ തലത്തിൽവരെയുള്ള കാറൽമാർക്സ് തൊട്ട് താഴോട്ടുള്ള വാർഡ് പ്രസിഡന്റുവരെ, (കോൺഗ്രസിന്റെ ഉൾപ്പെടെ) എല്ലാവരുമുണ്ട് (തടസ്സം) കോൺഗ്രസുമുണ്ട്. ഇത്രയും വലിയ ആവേശം വേണോ? ഞാൻ കാറൽ മാർക്സിനെ ചെറുതാക്കി പറഞ്ഞതല്ല. എല്ലാ പാർട്ടികളുടെയും അന്തർദേശീയ പ്രാദേശിക നേക്കാന്മാരുടെ വികൃതമായ പടങ്ങളും രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപങ്ങളുൾപ്പെടെയുമുള്ളത് എടുക്കാനുള്ള ധീരത അങ്ങേയ്ക്ക് കാണിക്കാമോ?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, എനിക്ക് ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയറിനോട് ഒരു അഭ്യർത്ഥനയുണ്ട്. എല്ലാ പൊളിറ്റിക്കൽ ലീഡേഴ്സിനേയും വിളിച്ചിട്ട് ഇതിൽ ഒരു തീരുമാനമുണ്ടാക്കിയാൽ റോഡ് സംരക്ഷണത്തിന്റെ 25% തുക കുറയും.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (<u>ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി</u>) : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട വിദ്യാഭ്യാസവകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞ നിർദ്ദേശങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് സ്വാഗതാർഹമാണ്. എന്റെ അഭിപ്രായത്തിൽ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയാണ് യോഗം വിളിക്കേണ്ടത്. ചെയറിനെ ഇതിൽ വിളിക്കണ്ട. മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ സാന്നിദ്ധ്യത്തിൽ വിളിച്ചുകൂട്ടുക. നമുക്കെല്ലാവർക്കുംകൂടെ നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ കടന്നാക്രമണം അവസാനിപ്പിക്കാൻ മുഖ്യമന്ത്രി യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടുക. നമുക്ക് യോജിക്കാം.

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട ചെയർ അതിനുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു ക്രമീകരണം ചെയ്യണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി</u>: സർ, ഇതിൽ ചെയറിനെ വലിച്ചിഴക്കണ്ട. ഇത് നിയമസഭയുടെ പ്രശ്നമല്ല. മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചുകൂട്ടുക. നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്യാം. ഏതായാലും റോഡ് കൈയേറ്റം അവസാനിപ്പിക്കണം. പ്രത്യേകിച്ച് രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളും യൂണിയനുകളും അവസാനിപ്പിക്കണം. മുഖ്യമന്ത്രി യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടുക. നമുക്ക് ചർച്ച ചെയ്യാം.

<u>ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ</u> : സർ, മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ അഭിപ്രായം പറഞ്ഞില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ.കെ. നായനാർ) : സർ, ഞാൻ പറഞ്ഞു ചർച്ച ചെയ്യാമെന്ന്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞതു കേട്ടല്ലോ?

ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി : കേട്ടില്ല. ട്രൈക്കിൽക്കൂടി മുഖ്യമന്ത്രി അദ്ദേഹത്തിന്റെ, അഭിപ്രായം പറയണം. വിദ്യാഭ്യാസവകുപ്പുമന്ത്രി പറഞ്ഞ കാര്യത്തെ ഞങ്ങൾ സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നു. ഗവൺമെന്റിന്റെ അഭിപ്രായം മുഖ്യമന്ത്രി ട്രൈക്കിൾക്കൂടി എഴുന്നേറ്റ് നിന്ന് എല്ലാവർക്കും കേൾക്കത്തക്കവിധത്തിൽ പറയണം.

ശ്രീ. ഇ.കെ. നായനാർ : സർ, നിങ്ങൾ പറയുന്ന രീതിയിൽ എനിക്ക് പറയാൻ കഴിയുകയില്ല. അങ്ങനെ വിചാരിക്കുകയും വേണ്ട. യോഗം വിളിച്ചു കൂട്ടാം.----(തടസ്സം)----

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട കാർത്തികേയൻ ഒന്ന് കേൾക്കൂ ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രി ഒടുവിൽ എഴുന്നേറ്റുനിന്നാണ് പറഞ്ഞത്. യോഗം വിളിച്ചുകൂട്ടാമെന്ന് പറഞ്ഞുകഴിഞ്ഞു.

ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. ടി. ശിവദാസമേനോൻ) : സർ, മുഖ്യമന്ത്രി വിളിച്ചുകൂട്ടാമെന്ന് എണീറ്റുനിന്ന് പറഞ്ഞല്ലോ?

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : സർ, ശരിയല്ല. മുഖ്യമന്ത്രി അങ്ങനെ പറഞ്ഞില്ല.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞത് ഞാൻ കേട്ടു. വിളിച്ചുകൂട്ടാമെന്നു പറഞ്ഞു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ഇ.കെ. നായനാർ) : സർ, ഇവർ പറഞ്ഞതുപോലെ പറയാൻ ഞാൻ തയ്യാറില്ല.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, ഇത് നടക്കണമെന്നാണോ ആഗ്രഹം, അങ്ങനെ എങ്കിൽ മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു വിളിച്ചുകൂട്ടാമെന്ന്. പിന്നെയും ബഹളമുണ്ടാക്കുന്നത് എന്തിനാണ്? അതുപോലെതന്നെ ചില ഭാഗങ്ങളിൽ കാഴ്ച മറയത്തക്കവണ്ണം പരസ്യങ്ങൾ സ്ഥാപിക്കുക, ചില പരസ്യങ്ങൾ കണ്ടാൽ ആ പരസ്യത്തിൽ ചിലർ കണ്ണ് നട്ടിരുന്നുപോകും. വാഹനം വേറെ വഴിക്കു പോകും. അതുപോലെ ഡ്രൈവർമാരുടെ കാഴ്ച മറയത്തക്കവണ്ണം വലിയ ബോർഡുകൾ സ്ഥാപിക്കുക. തോന്നിയതുപോലെ സ്ഥാപിക്കുകയാണ്. ഇതൊക്കെ നിയന്ത്രിക്കണം. ഇതിനുശേഷം ഇതെല്ലാം നിരോധിക്കും. നമുക്ക് ഇതുസംബന്ധിച്ച് ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യണ്ടേ? ഒന്നുരണ്ട് കാര്യംകൂടി പറയട്ടെ. നമുക്ക് ഗൗരവമായി ചർച്ച ചെയ്യണമല്ലോ.

ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ് : സർ, റോഡിന് ഉൾക്കൊള്ളാവുന്ന ഒരു ഭാരമുണ്ട്. ഞങ്ങളുടെയൊക്കെ പ്രദേശത്തുകൂടി കണ്ടെയ്നർ ലോറികൾ പോകുന്നുണ്ട്. അറുപതും എഴുപതും ടൺ ഭാരം കയറ്റിയ ലോറികളാണ് പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ട് റോഡിന്റെ പ്രതലമാകെ നശിക്കുകയും വെള്ളമിറങ്ങുകയും അതുവഴി റോഡ് മോശമാകുകയും ചെയ്യുന്നു. അതു സംബന്ധിച്ചുകൂടി തീരുമാനമുണ്ടാകണം. ഒരു റോഡിലൂടെ ഒരു നിശ്ചിത ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങളേ പോകാൻ പാടുള്ളുവെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് കൂടി തീരുമാനമുണ്ടാകണം.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സർ, നമുക്ക് ഇപ്പോഴത്തെ ആവശ്യത്തിന് കണ്ടെയ്നർ പോയേ പറ്റൂ. ചെരുപ്പിന്റെ വലിപ്പമനുസരിച്ച് കാല് മുറിക്കാൻ കഴിയുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് റോഡ് നന്നാക്കാനേ പറ്റുകയുള്ളൂ. റോഡുക

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ളിൽ കണ്ടെയ്നറുകൾ പോകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ചേർത്തല മുതൽ ആലുവാവരെയുള്ള റോഡ് നമുക്ക് ഒരു മാതൃകയാണ്. ആ നിലയിൽ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേകളുടെയും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകളുടെയും പണി തീർത്തേ പറ്റൂ. സബ്വേകളൊക്കെ വർഷങ്ങൾക്ക് മുമ്പ് തീർത്തതാണ്. അതു കൊണ്ട് റോഡിന്റെ അടിത്തറ ശക്തിപ്പെടുത്തി റോഡ് തീർക്കണം. അതിനാണ് വേൾഡ് ബാങ്കിന്റെ രണ്ടായിരം കോടി രൂപയുടെ സ്കീമിന് ലക്ഷ്യമിട്ടിരിക്കുന്നത്.

[12 Noon] ശ്രീമതി കെ.ആർ. ഗൗരിയമ്മ : ചേർത്തല മുതൽ ആലുവ വരെയുള്ള റോഡിന്റെ കൺസ്ട്രക്ഷൻ നിങ്ങൾ നോക്കിയിട്ടുണ്ടോ? പട്ടണക്കാട് വന്നാൽ റോഡിന്റെ സൈഡിലുള്ള കടകളുടെ മുകളിൽകൂടിയാണ് റോഡ് പോകുന്നത്. നോക്കിയിട്ടുണ്ടോ? എന്താണ് റോഡ് അങ്ങനെ പോകുന്നത്. സകല റോഡുകളും പൊക്കിയശേഷം അടുത്ത കടകളിലേയ്ക്കാണ് വെള്ളം പോകുന്നത്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : റോഡിന്റെ ജിയോമെട്രിസ്-റോഡ് കിടക്കാൻ പാകത്തിന് എങ്ങനെ തീർക്കണമെന്നുള്ളത് വിദഗ്ദ്ധന്മാർ തന്നെ ഡിസൈൻ ചെയ്യണം. അങ്ങനെ ഡിസൈൻ ചെയ്യുമ്പോൾ ചതുപ്പുള്ള പ്രദേശമാണെങ്കിൽ റോഡ് ഉയർത്തിയേ പറ്റൂ. വെള്ളം കെട്ടിനിൽക്കാൻ പാടില്ല. ഏതായാലും ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി തീർത്ത ആ റോഡിന്റെ ഡിസൈൻ വിദഗ്ദ്ധൻമാർ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ളതാണ്. ആ റോഡ് കേടാകുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് റോഡുകൾ നമ്മൾ തീർത്തേ പറ്റുകയുള്ളൂ.

മി. സ്പീക്കർ : ഹരിപ്പാടു മുതൽ കായംകുളം വരെയുള്ള റോഡിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ്?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : അതാണ് ഞാൻ ആദ്യം പറഞ്ഞത്. ഹരിപ്പാട് മുതൽ കായംകുളം വരെയുള്ള പ്രദേശത്ത് ഏറിയ ഭാഗവും എൻ.ടി.പി.സി. യ്ക്കുവേണ്ടി അക്വയർ ചെയ്ത പാടങ്ങളായിരുന്നു. അത് മുഴുവൻ റോഡിനോട് ചേർത്ത് നികത്തി; നികത്തി കഴിഞ്ഞപ്പോൾ റോഡു മുഴുവൻ വെള്ളം കെട്ടാൻ തുടങ്ങി. ആ റോഡിന് രണ്ടാമത് എസ്റ്റിമേറ്റ് കൊടുത്ത് 17 കോടി രൂപയുടെ വർക്ക് ഇപ്പോൾ തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. കഴിഞ്ഞ ദിവസം അതിന്റെ വർക്ക് ഉദ്ഘാടനം ചെയ്തു. പക്ഷെ അതുകൊണ്ട് ശരിയായില്ല. റോഡ് പൊക്കിയാലും പിന്നെയും അതിനിടയിൽ വെള്ളം നിൽക്കും. അത് എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ സ്ഥലത്തോടുകൂടി തന്നെ തോട് വെട്ടി കായലിൽ കൊണ്ടുവിടണം. അതാവശ്യമാണ്. നമുക്ക് ഈ നിയമം മൂലമേ അത് ചെയ്യാൻ പറ്റുകയുള്ളൂ. അല്ലാതെ തടയാൻ കഴിയുകയില്ല. ഡ്രെയ്ൻ വച്ചാലും ഡ്രെയ്നിൽ നിന്നും വെള്ളം പുറത്തേയ്ക്ക് ഒഴുക്കി വിടണ്ടെ. ഡ്രെയിനേജ് വേണം. കൊട്ടാരക്കര ഭാഗത്ത് ഡ്രെയിനേജ് തീർത്തിട്ടുണ്ട്. വെള്ളം ഡ്രെയിനേജിൽ തന്നെ നിൽക്കുകയാണ്. പുറത്തേയ്ക്ക് ഒഴുകണ്ടെ. രണ്ട് വശവും നികത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഡ്രെയ്ൻ തീർത്താൽ ഡ്രെയ്നിൽ കൂടി വെള്ളം പോകണ്ടെ. പ്രധാനപ്പെട്ട വർക്കുകൾക്കുള്ള സ്കീം ഉണ്ടാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റോഡിന്റെ ശരിയായ ഡിസൈൻ ചെയ്ത് റോഡ് തീർക്കണമെന്നു തന്നെയാണ്. ശ്രീ. ജോൺ ഫെർണാണ്ടസ് ഉന്നയിച്ചത് പ്രധാനപ്പെട്ട ഒരു കാര്യം തന്നെയാണ്. ഇത്തവണ ചാലക്കുടി പാലം കേടായപ്പോൾ എൻ.എച്ചിൽ കൂടി കണ്ടെയിനർ പോയാൽ കുഴപ്പമില്ല. 30-40 ടൺ ഭാരമുള്ള വാഹനങ്ങൾ വേറെ ചില വഴിയിൽകൂടി തിരിച്ചുവിട്ടു. പറവൂർ റൂട്ടിൽകൂടി തിരിച്ചുവിട്ടു. ആ റോഡു മുഴുവൻ തകരാറിലായി. അത്താണിയിൽ നിന്നും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

തിരിച്ചുവിട്ടു ആ റോഡൊക്കെ തകരാറിലായി. ഇതെല്ലാം ഇനി നന്നാക്കേണ്ടി രിക്കുന്നു. ആ റോഡൊക്കെ ഇനി കണ്ടെയിനർ വച്ച് പോയാലും കേടാകാത്ത രീതിയിൽ റോഡ് റീബിൽറ്റ് ചെയ്യണം. അതിനെപ്പറ്റി 'റൈറ്റ്സ്' സംഘടന സ്റ്റഡി നടത്തി. 2810 കിലോമീറ്റർ റോഡ് കേരളത്തിലെ സ്ട്രാറ്റജിക്ക് ഇംപോർട്ടന്റ് റോഡ്സ് എന്ന നിലയിൽ ചെലവ് ചെയ്യണം. എത്ര രൂപയാ ണെന്ന് അറിയാമോ? ആലുവ മുതൽ ചേർത്തല വരെ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് മൂന്നുകോടി രൂപ ചെലവായി. ഇപ്പോൾ റോഡിന് ചെലവാകുന്നത് 10 ലക്ഷവും 15 ലക്ഷവും. ആ സ്ഥാനത്ത് മൂന്നുകോടി രൂപ ചെലവായാൽ റോഡ് അവിടെ നല്ല രീതിയിൽ കിടക്കും. 4 അടി താഴെനിന്നും പണിതു കയ റിയിരിക്കുകയാണ്. ഇത്തരം റോഡുകൾ കേടുകൂടാതെ കിടക്കും. റാന്നി ഭാഗത്ത് ശബരിമല റോഡ് ഇപ്പോൾ പണി തീർത്തിട്ടുണ്ട്. BM&AC ആ റോഡ് 10 കൊല്ലത്തേയ്ക്ക് പോകുകയില്ല. അതിന്റെ ടാറിംഗ് വർക്കു മാത്രം ഒരു കിലോമീറ്റർ 25 ലക്ഷം രൂപയാണ്. സാധാരണ 5 ലക്ഷം ചെലവാക്കുന്നിടത്ത് 25 ലക്ഷം രൂപയാണ്. ഇത്തരം റോഡുകൾ ചെയ്യുന്നുണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷനുള്ളിൽ 10 കിലോമീറ്റർ റോഡ് ഇത്തവണ സെമി ഡെൻസ് ബിറ്റുമെൻ കോൺക്രീറ്റ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. എനിക്ക് യാതൊരു സംശയവുമില്ല 10 കൊല്ലം ആ റോഡുകൾ കേടുകൂടാതെ കിടക്കും. ചെലവ് കൂടും. ഇത് ചെയ്യ ണമെങ്കിൽ ധനകാര്യസ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായം വേണം. ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി 2810 കിലോമീറ്റർ റോഡ് നന്നാക്കണം,. ഈ രീതിയിൽ നന്നാക്കാൻ 2810 കിലോമീറ്റർ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും മേജർ ഡിസ്ട്രിക് റോഡ്സും 1400 കിലോമീറ്റർ എൻ.എച്ച് ചേർത്താൽ ഏകദേശം 4000 കി.മീ റോഡ് ഈ സംസ്ഥാനത്ത് മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ പണിതാൽ, മൊത്തം സംസ്ഥാനത്ത് 1,21,000 കിലോമീറ്റർ ഉണ്ട്. അതിൽ 4000 കി.മീ റോഡിലൂടെ എൻ.എച്ചും. സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും എം.ഡി.ആർ. സ്ട്രാറ്റജിക്ക് -ലെ ഇംപോർട്ടന്റ് റോഡ്സ് ആണ്. കേരളത്തിലെ ആകെ വാഹനങ്ങളുടെ 80 ശതമാനവും ഈ 4000 കി.മീ. റോഡിലൂടെയാണ് പോകുന്നതെന്ന് റൈറ്റ്സ് സർവേ നടത്തി പഠനം നടത്തി റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഈ 4000 കിലോമീറ്റർ റോഡ് നന്നാക്കുന്നതിന് ഒരു പ്രോജക്ട് ശ്രീ. മധുദന്തവതെ പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷന്റെ ഡെപ്യൂട്ടി ചെയർമാനായിരിക്കുമ്പോൾ ലോകബാങ്കിന്റെ സഹായം ആവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ട് ഒരു പ്രോജക്ട് വന്നു. അതിൽ 1810 കിലോമീ റ്റർ ഫസ്റ്റ് ഫെയ്സായി എടുക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു അഭിപ്രായം സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനോട് ആരാഞ്ഞു. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് ഇക്കാര്യത്തിൽ ചെയ്ത കാര്യം 96-ൽ റൈറ്റ്സിനെ കൊണ്ട് സ്റ്റഡി നടത്തിവച്ചു. ഒരു കൊല്ല ത്തിനകം റിപ്പോർട്ടു കിട്ടി. പ്ലാനിംഗ് കമ്മീഷന് കൊടുത്തു. പ്ലാനിംഗ് കമ്മീ ഷൻ പറഞ്ഞു ലോകബാങ്കിന്റെ പദ്ധതിയിൽ സമർപ്പിക്കാം. കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് വഴിയേ സമർപ്പിക്കാൻ സാധിക്കുകയുള്ളൂ. ആദ്യമായിട്ടാണ് കേരളത്തിൽ നിന്നും അങ്ങനെ ഒരു പദ്ധതി പോകുന്നത്. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് റഫർ ചെയ്തു. കണ്ടീഷൻ എന്താണ് 30% സംസ്ഥാനഗവൺമെന്റ് മീറ്റ് ചെയ്യണം. അത് 2100 കോടി രൂപയ്ക്കുള്ള പദ്ധതിയായിരുന്നു. 30% എന്നു പറഞ്ഞാൽ 600 കോടി രൂപ വേണം. കേരള മന്ത്രിസഭ വളരെയേറെ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധി മുട്ട് ഉണ്ടെങ്കിലും 600 കോടി രൂപ അധികമായി വകയിരുത്താമെന്ന് സമ്മതിച്ചു പ്രോജക്ട് അങ്ങോട്ടയച്ചു. വേൾഡ് ബാങ്കിന് റഫർ ചെയ്തു. വേൾഡ് ബാങ്ക് പ്രാഥമികമായി അംഗീകാരം നൽകി. പ്രിലിമിനറി സ്റ്റഡിക്കു വേണ്ടി 28 കോടി രൂപ നൽകി. ആ 28 കോടി രൂപ നൽകിയപ്പോഴാണ് പൊഖറാൻ അണുപരീക്ഷണം. രണ്ടായിരാമാണ്ടിൽ ഇവിടെ 1810 കിലോമീറ്റർ അതിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

1000 കീ.മീ. റീകൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യാനും 810 കിലോമീറ്റർ മെയിന്റനൻസ് നടത്താനുമാണ്. അതിൽ 4 ലൈനുണ്ട്, രണ്ട് ലൈനുണ്ട്. ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രാഥമികാനുമതി കിട്ടിയതാണ്. ഇനി സാംഗ്ഷന്റെ പ്രശ്നം മാറിയാൽ നമുക്ക് ഈ പ്രോജക്ട് ഇവിടെ നടപ്പാക്കാവുന്നതാണ്. അവർ സ്ഥലമൊക്കെ നിശ്ചയിച്ചു കഴിഞ്ഞു. 1810 കിലോമീറ്റർ, 2810 കിലോമീറ്ററിൽ നിന്നും എവിടെയൊക്കെയായിരിക്കണം. ആയിരം കി.മീ. ഫിക്സ് ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു. നന്നായിട്ട് സർവ്വെ നടത്തി. അവരുടെ വിദഗ്ദ്ധ കമ്പനി പഠനം നടത്തിയിരിക്കുകയാണ്. സാംഗ്ഷൻ ലിഫ്റ്റ് ചെയ്താൽ നമുക്ക് ഈ പ്രോജക്ട് തുടങ്ങാൻ കഴിയും. അതുപോലെതന്നെ ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ബാങ്ക് 4000 കോടി രൂപയ്ക്ക് ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ച്ചർ ഇംപ്രൂവ് ചെയ്യാൻ വേണ്ടി മൂന്നു സ്റ്റേറ്റുകളിലെ റോഡ് എടുക്കാൻ തീരുമാനിച്ചു രണ്ട് സ്റ്റേറ്റുകളിലെ റോഡുകൾ എടുത്തു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിനുവേണ്ടി ബഹുമാനപ്പെട്ട മുഖ്യമന്ത്രിയും ധനകാര്യവകുപ്പുമന്ത്രിയും മുൻകൈയെടുത്ത് ഏഷ്യൻ ഡെലവപ്പ്മെന്റ് ബാങ്കുമായിട്ട് നെഗോഷിയേഷൻ നടത്തി, ഭാഗ്യവശാൽ കേരളത്തെ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. 4000 കോടി രൂപ. അവിടെയുള്ള പ്രശ്നം, ഇപ്പോൾ ഒ.ഇ.സി.എഫ് ആണ് പ്രധാനമായിട്ടും ഏഷ്യൻ ഡെവലപ്പ്മെന്റ് ബാങ്കിന് സഹായം നൽകുന്നത്. ഒ.ഇ.സി.എഫ് ജപ്പാനിലെ ധനകാര്യസ്ഥാപനമാണ്. ജപ്പാൻ ഈ കാര്യം പറഞ്ഞ് മടിച്ചു നിൽക്കുകയാണ്. ഈ സാംഗ്ഷൻ പ്രശ്നം മാറിയാൽ ഈ പ്രോജക്ടുകൾക്കും കൂടി ഏതാണ്ട്. 6000 കോടി രൂപ, ഈ 4000 കോടി രൂപയിൽ ഇലക്ട്രിസിറ്റി ഉണ്ട്, റോഡുണ്ട്, റോഡുകൾക്ക് എനിക്ക് തോന്നുന്നത് 1500 കോടി രൂപവേണ്ടിവരും എന്നാണ്. 3500 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതിയെന്ന നിലയിൽ ഇപ്പോൾ നമുക്ക് 2810 കി.മീ. റോഡ്-സംസ്ഥാന ഹൈവേ, എം.ഡി.ആർ. നന്നാക്കുക, 1400 കീ.മീ. എൻ. എച്ച് ഇത്രയും റോഡുകൾ മെച്ചപ്പെട്ട രീതിയിൽ പണിതാൽ ഇവിടെയുള്ള പരാതികൾ 90% തീരും. ലോറികളും ബസ്സുകളും പ്രധാനമായിട്ടും ഓടുന്നത് ഈ റോഡുകളിൽകൂടിയാണ്. ഇത് മെച്ചപ്പെടുത്തണം. എൻ.എച്ച് തന്നെ മോശമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയല്ലേ. ഹരിപ്പാട് ഭാഗത്തിന്റെ കാര്യം ചോദിച്ചു, പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞു കിടക്കുകയാണ്. തൽക്കാലത്തേയ്ക്ക് മെയിന്റനൻസ് ചെയ്ത് റോഡ് ഈ വേനൽക്കാലത്തുതന്നെ നന്നാക്കണം. 2 കൊല്ലത്തേയ്ക്ക് ഇടാൻ പറ്റുകയില്ല. എൻ.എച്ച് ഈ സംസ്ഥാനത്ത് തീരദേശത്തുകൂടി 600 കിലോമീറ്റർ റോഡുണ്ട്. ആ 600 കി.മീ റോഡിന്റെ സ്ഥിതി എന്താണ്? ഇൻഡ്യയിൽ എൻ.എച്ചിന്റെ 52 ശതമാനവും 2 ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡ് ആയിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ പാലക്കാട് റോഡ് രണ്ട് ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡ് ആണ്. 7 മീറ്റർ വീതിയിൽ ടാർ ചെയ്ത് രണ്ടുവശത്തും രണ്ട് മീറ്ററുള്ള side paves കൂടി തീർത്ത് രണ്ട് ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡാണ്. പക്ഷേ കേരളത്തിലെ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ 35 ശതമാനം മാത്രമേ രണ്ട് ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡായിട്ടുള്ളൂ. തമിഴ്നാട്ടിൽ 90 ശതമാനമാണ്. ദേശീയാടിസ്ഥാനത്തിൽ 52 ശതമാനം രണ്ട് ലൈൻ സ്റ്റാന്റേർഡാണ്, അതുപോലെ 4 ലൈൻ എടുത്താൽ, ആകെ കൂടി നാല് ലൈൻ ആലുവ ചേർത്തല മാത്രമേയുള്ളൂ, പിന്നെ നമ്മൾ ഇവിടെ തീർത്ത കുറച്ചു ഭാഗമുണ്ട്, അത് പേരിന് മാത്രം. ദേശീയാടിസ്ഥാനത്തിൽ ഫോർ ലൈനിന്റെ കാര്യം കൃത്യമായി എനിക്ക് കണക്കില്ല. ഫോർ ലൈൻ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ ധാരാളമായിട്ടുണ്ട്. ആ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ ആലുവ മുതൽ ചേർത്തലവരെയുള്ളൂ. ആലുവ മുതൽ തൃശൂർ വരെ സാംഗ്ഷൻ ചെയ്തു. അത് ശ്രീ. മധുദന്തവതെയുടെ അടുത്ത് ഞാൻ കൊടുത്ത മെമ്മോറാണ്ടത്തിൽ ഉൾപ്പെടിത്തിയതാണ്. ആലുവ മുതൽ തൃശൂരും അതു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോലെ ഇവിടെ ആറ്റിങ്ങൽ മുതൽ കോവളം വരെ നാല് ലൈൻ ആക്കാമെന്ന് സമ്മതിച്ചു, ഇപ്പോൾ അതിൽ ഒഴപ്പുവരുത്തിയിരിക്കുകയാണ്. അത് നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയെ ഏല്പിച്ചുവെന്നു പറഞ്ഞു നില്ക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ ആവശ്യം അവിടെ അല്ല, ഇതുവരെ പ്രധാനപ്പെട്ട കാര്യമാണ്, ഈ സഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കിയ കാര്യമാണ്. ഈ സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി ശബ്ദമുയർത്തേണ്ട ഒരു കാര്യമാണ്. നമ്മുടെ നാഷണൽ ഹൈവേയിൽ എന്തുമാത്രം അപകടമാണുണ്ടാകുന്നത്. എതിർദിശയിൽനിന്നും വണ്ടിവന്നാൽ അപകടമുണ്ടാകും. അതിനുമാത്രം ട്രാഫിക് ഉണ്ട്. എതിർദിശയിൽനിന്നും വണ്ടിവരാതിരിക്കണമെങ്കിൽ നാലുവരി പാതയാക്കണം. ഇന്ത്യയിൽ നാലുവരിപാതയാക്കാൻ കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് ഒരു തീരുമാനമെടുത്തു, പ്രധാനപ്പെട്ട മേഖലകളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടാണ് തീരുമാനമെടുത്തത്. അതായത് ഗോൾഡൻ കാഡ്രാങ്കുലർ എന്താണ് ഗോൾഡൻ കാഡ്രാങ്കുലർ, ഡെൽഹിയിൽനിന്നും ആരംഭിച്ച് കൽക്കട്ടയിൽ എത്തുന്നു, കൽക്കട്ടയിൽനിന്നും കിഴക്കേതീരം വഴി ചെന്നൈയിൽ എത്തുന്നു, ചെന്നൈയിൽനിന്നും കന്യാകുമാരിക്ക് വരുന്നതിനുപകരം ചെന്നൈയിൽനിന്ന് ഒറ്റ കട്ട് ബാംഗ്ലൂർ വഴി ബോംബെ, ബോംബെയിൽനിന്നും ഡെൽഹി അവിടെ തീർന്നു Golden quadrangular ഇന്ത്യയുടെ Golden quadrangular അവിടം കൊണ്ട് അവസാനിക്കിമോ? പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ടുകളെ ബന്ധിപ്പിക്കുമെന്ന് അവർ പറഞ്ഞിരുന്നു, കൊച്ചി പോർട്ട് പ്രധാനപ്പെട്ട പോർട്ട് അല്ലേ? കിഴക്കേ തീരവും പടിഞ്ഞാറേത്തീരവും ഒന്ന് താരതമ്യപ്പെടുത്തി നോക്കണം. കഴിഞ്ഞ ദിവസം നമ്മുടെ എം.പി.മാർ എല്ലാവരും ബഹുമാനപ്പെട്ട രാജഗോപാൽ ഉൾപ്പെടെ പ്രധാനമന്ത്രിയെ കണ്ടു ഈ കാര്യം പറഞ്ഞു. ഈ സഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കി. Golden quadrangular കിഴക്കേത്തീരം വഴി വന്ന് കന്യാകുമാരിയിൽ എത്തി, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട്, മംഗലാപുരം, ഗോവ, ബോംബെ ഇങ്ങനെ റോഡ് കൊണ്ടുപോകണം. അവരുടെ തീരുമാനം എന്താണെന്നറിയാമോ? Golden quadrangular നാല് വരി പാതയാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. പിന്നീട് പ്രധാനമന്ത്രി ശ്രീ. വാജ്പേയി വന്നതിനു ശേഷം സൂപ്പർ ഹൈവേ ഡിക്ലയർ ചെയ്തു. രണ്ടും കൂടി 13,000 കിലോമീറ്ററാണ്, അങ്ങനെ 13,000 കിലോമീറ്റർ ഡിക്ലയർ ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ ഒറ്റ കിലോമീറ്റർ ഇല്ല. ഇതിനുവേണ്ടി കേന്ദ്രഗവൺമെന്റ് പ്രത്യേക സെസ്സ് ഏർപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ഡയക്ടായി വർക്ക് ചെയ്യാനാണ്. Golden quadrangular നേരിട്ട് എം.ഒ.എസ്.ടി. പണം മുടക്കുകയാണ്, ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 5 കോടി രൂപയാണ് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നത്, അത് പണിക്ക് വരുമ്പോൾ 6 കോടിരൂപയാകും. കേരളത്തിലെ 600 കിലോമീറ്റർ റോഡ് തീരപ്രദേശമാണ്. നമ്മൾ ചരിത്രപരമായി എവിടെ നില്ക്കുന്നു. സെന്റ് തോമസ് വന്നതും, വാസ്കോഡിഗാമ വന്നതും എല്ലാ ഈ പടിഞ്ഞാറേ തീരമല്ലേ? ഹൂയാങ് സാങ്ങിന്റെ കാലം മുതലുള്ള ഇന്ത്യയുമായിട്ടുള്ള ട്രേഡ് നോക്കിയാൽ മുഴുവൻ പടിഞ്ഞാറേ തീരമാണ്. ആ വെസ്റ്റേൺ കോറിഡോറിനെ പരിപൂർണ്ണമായി അവഗണിച്ചിരിക്കുന്നു. വെസ്റ്റേൺ കോറിഡോറിൽ കൊങ്കൺ റെയിൽവെ വന്നപ്പോൾ ഒരു പുരോഗതിയുണ്ടായി. കേരളം ഒറ്റക്കെട്ടായി ശബ്ദമുയർത്തേണ്ട കാര്യമാണ്. ഈ പടിഞ്ഞാറേത്തീരത്തെ പോർട്ടുകളാണെങ്കിൽ, കൊച്ചിൻ പോർട്ട്, മംഗലാപുരം പോർട്ട്, ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഗ്രാനൈറ്റ് എക്സ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നത് മംഗലാപുരം പോർട്ടിൽനിന്നാണ്. ഗോവ ടൂറിസത്തിന്റെ മേഖല, കിഴക്കേത്തീരത്ത് ടൂറിസം നടക്കുമോ? ഒറീസ, ആന്ധ്രാപ്രദേശ് എന്നീ സംസ്ഥാനങ്ങൾ ഇപ്പോഴും ബംഗാൾ ഉൾക്കടലിലായിട്ട് നില്ക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ടൂറിസത്തിന് ഒരു സാദ്ധ്യതയുമില്ല. എന്നാൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഗോവ, മംഗലാപുരം, ബേക്കൽ കോട്ട തുടങ്ങിയ പടിഞ്ഞാറേ തീരത്തുള്ള സാദ്ധ്യതകൾ അനന്തമാണ്. പടിഞ്ഞാറേത്തീരം വഴി ചരിത്രം ഉറങ്ങിക്കിടക്കുന്ന കന്യാകുമാരിയിൽ എത്തി തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട്, മംഗലാപുരം, ഗോവ, ബോംബെ കേരളത്തിൽ വരുന്നത് 600 കിലോമീറ്ററാണ്. അഞ്ച് കൊല്ലക്കാലംകൊണ്ട് തീർക്കുമെന്ന് അവർ ഡിക്ലയർ ചെയ്തു, 6 കോടി രൂപവച്ചു കൂട്ടിയാൽ 36000 കോടി രൂപ അവിടത്തെ നാഷണൽ ഹൈവേയ്ക്ക് കിട്ടേണ്ടതാണ്. അത് ഒഴിവാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചതിനെതിരെ ഒറ്റക്കെട്ടായി ഈ സഭ പ്രമേയം പാസ്സാക്കിയതാണ്. വീണ്ടും നമ്മൾ കഴിഞ്ഞ ദിവസം പ്രധാനമന്ത്രിയെ പോയി കണ്ടു.

പ്രതിപക്ഷനേതാവ് (ശ്രീ. എ.കെ. ആന്റണി) : ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്തുവകുപ്പുമന്ത്രി പറയുന്നത് ഒക്കെ ശരിയാണ്. ഒ.ഇ.സി.എഫിന്റെ കാര്യങ്ങൾ പറഞ്ഞു. 1800 കോടി രൂപ ഒ.ഇ.സി.എഫ് അനുവദിച്ചതാണ്. ചേർത്തല ഉൾപ്പെടെയുള്ള തീരപ്രദേശങ്ങളിലെ കുടിവെള്ള പ്രശ്നത്തിനു വേണ്ടി, ഇപ്പോൾ വർഷം നാലായി, ആ പ്രശ്നത്തിന് പരിഹാരമുണ്ടായില്ല. അതുപോലെ ഇങ്ങനെ പരിഹാരമുണ്ടാകാതെ കിടക്കുമ്പോൾ നമ്മളെ എങ്ങനെ വിശ്വസിച്ച് പുതിയ സ്കീം തരും. അതിന് ആദ്യം പരിഹാരമുണ്ടാക്കണം.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷനേതാവ് അതിൽ കുറവുണ്ടെങ്കിൽ നികത്തണം. പക്ഷേ ഇത് വേണ്ട എന്നല്ലല്ലോ അർഥം. പ്രധാനമന്ത്രിയുടെ അടുത്തുപോയപ്പോൾ സന്തോഷമുണ്ട്, ആദ്യം അവർ പറഞ്ഞത് മെട്രോസിറ്റീസിനെ മാത്രം ബന്ധിച്ചാണ്, അതിനുശേഷം കേന്ദ്രമന്ത്രി ശ്രീ. തമ്പിദുരൈ, തമിഴ്നാട്ടിൽ അത് മധുര വരെ നീട്ടി, എന്ത് മാനദണ്ഡമാണ്, കന്യാകുമാരി ഉൾപ്പെടുന്ന ഭാഗത്തെ എം.പി. നമ്മുടെ കൂടെ ചേർന്നിട്ടുണ്ട്. മംഗലാപുരത്തെ എം.പി. നമ്മുടെ കൂടെ ചേർന്നിട്ടുണ്ട്, ഗോവയിലെ എം.പി. നമ്മുടെ കൂടെ ചേർന്നിട്ടുണ്ട്. മഹാരാഷ്ട്രയ്ക്കും-ഗോവയ്ക്കും ഇടയ്ക്കുള്ള എം.പി,മാർ നമ്മുടെ എം.പി, മാരെ അന്വേഷിച്ചുക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഒരു പത്ത് എം.പി.മാർ എങ്കിലും കേരളത്തിൽ നിന്നുമല്ലാത്ത എം.പി.മാർ ഇതിനു വേണ്ടി പിന്തുണ നല്കിയിട്ടുണ്ട്. അവരും കൂടി ഒറ്റക്കെട്ടായി ഒരു പോരാട്ടം നടത്തി അടുത്ത 5 കൊല്ലം കൊണ്ടോ ആറ് കൊല്ലം കൊണ്ടോ നേടിയെടുക്കാം. ഇപ്പോൾ 50 കോടി രൂപയാണ് ഒരുവർഷം ആകെ കിട്ടുന്നത്. പുതിയ മന്ത്രിയെ കണ്ടു ചോദിച്ചപ്പോൾ അവിടത്തെ സെക്രട്ടറി പറഞ്ഞു, കേരളത്തിന് 50 കോടിയിൽനിന്നും 90 കോടിയാക്കിയെന്നാണ്, 90 കോടിയാക്കിയത് ആലുവ-അങ്കമാലി ഫോർ ലൈൻ ആക്കാനാണ്, ഇപ്പോൾ എഴുതിവന്നിരിക്കുന്നത് ഞാൻ കാണിച്ചു, ഇന്ന് ഇപ്പോൾ ഏറ്റെടുക്കണ്ട, നാഷണൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ ഏറ്റെടുത്തുകൊള്ളും. ആ 45 കോടി കുറച്ചാൽ 90കോടിയിൽ ബാക്കി നാല്പത്തിയഞ്ചേയുള്ളൂ. ഇപ്പോൾ 45 കോടിയിൽ നിൽക്കുകയാണ്. മാർത്താണ്ഡവർമ്മ പാലത്തിന് ഒരിക്കലും അനുമതി തരികയില്ല, കാരണം, തുക ചെലവാക്കരുത്, 50കോടിയിൽ നില്ക്കും, 1996-വരെ 35കോടിയായിരുന്നു, ഇപ്പോൾ വർദ്ധിച്ച് 50 ആയിട്ടുണ്ട്. അതേസമയം 3600 കോടി രൂപ അഞ്ചു കൊല്ലം കൊണ്ടോ ആറ് കൊല്ലം കൊണ്ടോ മുടക്കിയാൽ ഒരുവർഷം 600 കോടി രൂപ, 50 കോടിയുടെ സ്ഥാനത്ത് 10 കൊല്ലംകൊണ്ട് 300 കോടിയാകും, ഇതിന് ഒരു തീരുമാനമാകുമല്ലോ, കേരളത്തിന്റെ പടിഞ്ഞാറേത്തീരം വരെ നാലുവരി പാതയാക്കുക. Golden quadrangular- നെ സൂപ്പർ ഹൈവേയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തുക, കേരളം പുറകോട്ടുപോകാൻ പാടില്ല. ഈ സഭ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒറ്റക്കെട്ടാകണം, ഇവിടെയുള്ള രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികൾ ഒറ്റക്കെട്ടാകണം. ഇന്ന് പൊതുമരാമത്ത് സ്ഥാപനങ്ങളൊന്നും വരുന്നില്ല, എന്നാൽ ഈ റോഡ് നാലു വരിപ്പാതയാക്കാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നു. പൊതുമോഖലയിൽവരുന്ന ഏറ്റവും വലിയ ഇൻവെസ്റ്റ്മെന്റാണ്, നമ്മൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി ശബ്ദമുയർത്തണം. തീർച്ചയായിട്ടും നമുക്ക് അനുവദിപ്പിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയും. അമേരിക്കയിൽ സെനറ്റ് പാസ്സാക്കി ഇന്ത്യയ്ക്കുള്ളത് ഇങ്ങനെ തടഞ്ഞുവച്ചിരിക്കുന്നത് ശരിയല്ലായെന്ന് ഒരു വാർത്ത വായിച്ചു. അമേരിക്കൻ പ്രസിഡന്റ് ബിൽ ക്ലിന്റൺ വന്നാൽ സാംഗ്ഷന്റെ പ്രശ്നം തീരും. 2000-ാംആണ്ടിൽ ആ പ്രശ്നം തീരട്ടെയെന്ന് ആശംസിക്കുകയാണ്. അതോടൊപ്പം തന്നെ റോഡ് തീർത്താലും റോഡ് അങ്ങനെതന്നെ കിടക്കണമെങ്കിൽ റോഡ് സംരക്ഷിക്കാൻ നമ്മൾ ഒറ്റക്കെട്ടായി നിൽക്കണം, കൊച്ചുകുട്ടികൾ ഉൾപ്പെടെ, ചപ്പുചവറുകൾ വാരിയിടുന്നത് ഓടയിലല്ല, ഓട ആര് ക്ളീൻ ചെയ്യണമെന്നുള്ള തർക്കം അവസാനിപ്പിക്കണം. ഹൈവേഭൂമിയിൽ ജലവിതരണ കുഴലുകൾ, ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകൾ, കേബിളുകൾ, വാർത്താവിതരണ ലൈനുകൾ, റോഡ് പണി തീർത്താൽ ഉടനെത്തന്നെ വെട്ടിപൊളിക്കുകയാണ്. റോഡ് അങ്ങനെ പണിതിട്ട് വല്ല കാര്യവുമുണ്ടോ? തിരുവനന്തപുരത്ത് റോഡ് പണി തീർന്നാൽ പിറ്റെ ആഴ്ച പൊളിച്ചിരിക്കും, വർഷക്കാലത്താണ് പ്രത്യേകമായി ചെയ്യുന്നത്. ഇത് അവസാനിപ്പിക്കണ്ടേ? ഇനി പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. യുടെ അനുവാദം കൂടാതെ ചെയ്യാൻ പാടില്ലായെന്ന് വ്യവസ്ഥചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. കോട്ടയം-കുമിളി റോഡിൽ അഞ്ച് അടി താഴ്ചയിലാണ് ഇപ്പോൾ കേബിൾ ഇടുന്നത്, അത് കട്ടിംഗ് ലൈനിലേ ഇടാവൂ ഫില്ലിംഗ് ലൈനിൽ താഴ്ത്തരുത് എന്ന് നിർദ്ദേശമുള്ളതാണ്, എളുപ്പത്തിനുവേണ്ടി അഞ്ച് അടി വെട്ടിക്കുഴിച്ചു, ആ റോഡുമുഴുവൻ താറുമാറായിരിക്കുകയാണ്, അതിനുവേണ്ടത് നിസ്സാരത്തുകയാണ്, പിന്നെ റോഡ് ശരിയാക്കണമെങ്കിൽ എത്ര തുകവേണം, അത് കോൺട്രാക്ട് എടുക്കുന്ന ആളിന് ലാഭമാണ്. ടെലിഫോൺകാർ ഫില്ലിംഗ് സൈഡിൽ കൂടി 5 അടി താഴ്ത്തിയാൽ വെള്ളം വന്നുനിറയും, എല്ലാം അടിച്ചുപൊളിഞ്ഞ് പോകും. സർ, ഈ അഭിപ്രായം എന്റേതാണ്. റോഡു വികസനം ഒരു വശത്തു നടക്കും. ഈ ലൈനൊക്കെ ഇടണമെങ്കിൽ സർവ്വീസ് ലൈനുകൾ റോഡിനു പുറത്ത് എടുക്കണം. ഇടയ്ക്കിടയ്ക്ക് വെട്ടിപ്പൊളിച്ചോട്ടെ. ഇപ്പോൾ നാലുവരിപ്പാതയായ സ്ഥലത്തൊക്കെ ഇങ്ങനെ ചെയ്തിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ റോഡ് വട്ടത്തിനു വെട്ടിപ്പൊളിക്കുകയാണ്. അത് conduit ഇട്ട് സ്ഥിരമായിട്ട് അതിന്റെ ലൈൻ ഇട്ടുകൊള്ളട്ടെ. അതിനകത്തുകൂടെ വലിച്ചെടുക്കാം. ഇത്തരത്തിൽ മറ്റു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകൾ റോഡ് ഇതുപോലെ മോശമാക്കുന്നതിൽനിന്നും അവർ സഹകരിക്കണം. നമ്മുടെ അനുവാദം അതിനു വേണം. അതുകൊണ്ട് റോഡിനകത്തുകൂടി പൈപ്പിടുന്നത് മാറ്റി, ഇനി കൺസ്ട്രക്ട് ചെയ്യുന്ന ബൈപ്പാസ്സുകൾ ഒക്കെ ഇതിനു വെളിയിൽ ആയിരിക്കണം എന്നുള്ള ഒരു തീരുമാനമുണ്ട്. ഞാൻ ചൂരുക്കുന്നു. ഇത് സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയിൽ പാസ്സാക്കിത്തരണമെന്ന് ഞാൻ അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

<u>മി. സ്പീക്കർ</u> : അവിടെ എത്തിയില്ല. ഈ ചർച്ചകളെല്ലാം കഴിഞ്ഞിട്ടാണ് അതു വരുന്നത്.

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : ഞാൻ ഈ പ്രമേയം അവതരിപ്പിച്ചിരിക്കുന്നു.

<u>ശ്രീ. കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി</u> : സർ, ഞാൻ താഴെപ്പറയുന്ന നിരാകരണ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

"This House resolves to disapprove The Kerala Highway Protection Ordinance, 1999 (Ordinance No.6 of 1999). കേരള ഹൈവേ ഓർഡിനൻസ് ഇറക്കേണ്ട അടിയന്തിര സാഹചര്യം എന്താണ് ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായത്?

മി. സ്പീക്കർ : അതാണ് ഇവിടെ വിശദീകരിച്ചത്.

ശ്രീ. കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി : അതിന് ഒരു അടിയന്തിര സാഹചര്യം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഇവിടെ കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഒരു മോഡൽ ബിൽ ഇറക്കി സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്തു. അതിന്റെ പേരിലാണ് ഇവിടെ ഓർഡിനൻസ് ഇറക്കേണ്ടിവന്നത് എന്നാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇവിടെ പറഞ്ഞത്. എന്റെ അഭിപ്രായം, പെട്ടെന്ന് ഇങ്ങനെയൊരു ഓർഡിനൻസ് ഇറക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല എന്നാണ്, കാരണം, ഇതിൽപ്പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളെക്കൊത്തന്നെ ചെയ്യാൻ ഇവിടെ നിയമങ്ങളുണ്ട്. ഇവിടെ ഓർഡിനൻസ് ഇറക്കി, ആ ഓർഡിനൻസ് റീപ്ലേസ് ചെയ്യുന്ന ബിൽ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നരിക്കുകയാണ്. റോഡ് കൈയേറ്റം തടയണം, റോഡിനടുത്ത് കെട്ടിടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ പാടില്ല, റോഡിന് ബുദ്ധിമുട്ട് ഉണ്ടാകുന്ന രീതിയിൽ മാലിന്യങ്ങൾ നിക്ഷേപിക്കുന്നത് തടയാൻ കഴിയണം ഇതിനൊക്കെ ഇവിടെ നിയമങ്ങളുണ്ട്. നമ്മുടെ മുൻ പി.ഡബ്ല്യു.ഡി മന്ത്രി ശ്രീ.പി.കെ.കെ ബാവ റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനടുത്തുള്ള ഒരുപാട് എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ഒഴിവാക്കി. അവിടെ കച്ചവടം നടത്തിയിരുന്ന എല്ലാ പീടികകളും ഒഴിവാക്കി. അതുപോലെ നമ്മുടെ നാട്ടിലുള്ള പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡിന്റേയും പഞ്ചായത്ത് റോഡിന്റേയും ഇരുവശങ്ങളിൽ ഉയർന്നുവന്ന ഒരുപാട് എൻക്രോച്ച്മെന്റുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ അനുസരിച്ച് കളക്ടറുടേയും റവന്യൂ വകുപ്പിന്റേയും സഹായത്തോടുകൂടി ഒഴിവാക്കാൻ കഴിയും. ഇവിടെ നിയമങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടല്ല കയ്യേറ്റങ്ങളൊക്കെ ഉണ്ടാകുന്നത്. ഇവിടെ കയ്യേറ്റവും റോഡ് നശിപ്പിക്കലുമൊക്കെ തടയണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ ആർക്കും അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ല. പക്ഷെ നിയമം കർശനമായി നടപ്പാക്കണം. കയ്യേറ്റം തടയാനും റോഡിൽ മാലിന്യങ്ങളും മറ്റ് വസ്തുക്കളും നിക്ഷേപിക്കുന്നത് നിരോധിക്കാനുമുള്ള നിയമങ്ങൾ കർശനമായി നടപ്പിലാക്കിയാൽ മതി. ഹൈവേ റോഡിനുമാത്രമല്ല പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡിന്റെ ഇത്ര അകലത്തിൽ മാത്രമേ കെട്ടിടം വയ്ക്കാവൂ എന്ന് നമ്മുടെ ബിൽഡിംഗ് റൂൾസ് അനുശാസിക്കുന്നു. പുതിയ പഞ്ചായത്ത് രാജ് ആക്ടിൽ എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും പി.ഡബ്ല്യു.ഡി റോഡിന്റെ ഇത്ര അകലത്തിൽ മാത്രമേ കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കാവൂ എന്ന് വകുപ്പുണ്ട്. അത് എല്ലാ പഞ്ചായത്തിനും ബാധകമാണ്. ബിൽഡിംഗ് റൂൾസാണെങ്കിൽ ഇപ്പോൾ എല്ലാ പഞ്ചായത്തിലും അമെന്റ്മെന്റിലൂടെ വ്യാപകമാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട് ഈ സഭ തന്നെയാണ് അത് ചെയ്തത്. അപ്പോൾ അത് കർശനമായി നടപ്പാക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട് തിരക്കുപിടിച്ച ഒരു ഓർഡിനൻസ് ഇറക്കേണ്ട ആവശ്യമില്ല എന്നാണ് എനിക്ക് പറയാനുള്ളത്. അതുകൊണ്ടാണ് ഞാൻ നിരാകരണ പ്രമേയം അവതരിപ്പിക്കുന്നത്. നിയമങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടല്ല ഇവിടെ കയ്യേറ്റങ്ങൾ നടക്കുന്നത്. കൈയേറിയ സ്ഥലം ഒഴിപ്പിക്കാൻ കഴിയാത്തതും നിയമങ്ങൾ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടല്ല. കർശനമായി നടപ്പാക്കാനുള്ള രാഷ്ട്രീയ ഇച്ഛാശക്തി ഗവൺമെന്റുകൾ പ്രകടിപ്പിക്കാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഇനി ഒരു ഹൈവേ അതോറിറ്റി ബിൽ ഉണ്ടായാലേ സാധ്യമാകൂ എന്നുണ്ടെങ്കിൽ അങ്ങനെ ആയിക്കോട്ടെ കുഴപ്പമില്ല. പക്ഷെ പറഞ്ഞതുപോലെ കാര്യങ്ങൾ നടക്കണം. ഹൈവേ അതിർത്തിയുടേയും കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടേയും ഇടയ്ക്കുള്ള ഭൂമി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണം, നമ്മുടെ ബിൽഡിംഗ് റൂൾസുമായി ഒരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കോൺട്രഡിക്ഷനുണ്ട്. നമ്മുടെ ബിൽഡിംഗ് റുൾസിൽ വളരെ വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. എല്ലാ പഞ്ചായത്തുകളിലും മുനിസിപ്പാലിറ്റികളിലും നമ്മുടെ റോഡിന്റെ അല്ലെങ്കിൽ അവർ പറയുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലൊന്നും തന്നെ കെട്ടിടം ഉണ്ടാക്കാൻ പാടില്ല. പക്ഷെ നമ്മുടെ റോഡിന്റെ ഇരുഭാഗത്തും അംബരചും ബികളായ കെട്ടിടങ്ങൾ ഉയർന്നുനിൽക്കുന്നുണ്ട്. എക്സംപ്ഷൻ കൊടുത്തു. ഏതു ഗവൺമെന്റ് വന്നാലും എക്സംപ്ഷൻ കൊടുക്കുന്നു. പക്ഷെ എക്സംപ്ഷൻസ് നിർത്തി എന്നുപറയുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഇപ്പോഴും എക്സംപ്ഷൻസ് കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. ഇതിലും എക്സംപ്ഷൻ കൊടുക്കാനുള്ള ഒരു പ്രൊവിഷൻ വച്ചിട്ടുണ്ട്. പക്ഷെ കെട്ടിട നിർമ്മാണ നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടല്ലോ. അതിൽ അവരുടെ അനുമതിയില്ലാതെ കെട്ടിടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയില്ല. ഇവിടെ എക്സംപ്ഷൻ വാങ്ങിയാൽ ആ നിയമത്തിന്റെ വ്യവസ്ഥയുമായി ഇത് പരസ്പരവിരുദ്ധമാകുന്നു. നിയമങ്ങൾ ശരിയായി നടപ്പാക്കണമെങ്കിൽ ഇത്തരം ഒരുപാട് അപാകതകളുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിതന്നെ കുറെ ദീർഘമായി സംസാരിച്ചതുകൊണ്ട് ഞാനുംകൂടി സംസാരിച്ചാൽ സമയം വൈകുമെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് ഞാൻ ആ കാര്യങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടക്കുന്നില്ല. ഹൈവേ സംരക്ഷണത്തിൽ എനിക്കു പറയാനുള്ളത്, ഈ ഓർഡിനൻസിനെക്കാൾ അടിയന്തിരമായി വേണ്ടത് കുണ്ടും കുഴിയും കുളങ്ങളുമൊക്കെ നികത്തലാണ്. അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ദ്രുതഗതിയിൽ നടത്തലാണ്. ഇപ്പോൾ റോഡിലെ യാത്ര ഇത്ര മാത്രം ദുരിതമയമായ ഒരു കാലഘട്ടം ഉണ്ടായിട്ടില്ല. റോഡിലൂടെ മനുഷ്യന് പോകാൻ പറ്റുന്നില്ല. കോഴിക്കോട് റോഡിന്റെ ഓവുചാലിൽ വീണ് ഒരു പോലീസുകാരൻ മരിച്ചു. ഇങ്ങനെ ഒരു കാലഘട്ടം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ടോ? അറ്റകുറ്റപ്പണി നടത്തുന്നതിൽ ഒരുപാട് വീഴ്ചയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അതിന് നമ്മുടെ സാമ്പത്തിക പരാധീനത ഒരു കാരണമായേക്കാം, എനിക്കു പറയാനുള്ളത്, ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ മന്ത്രി പി.ഡബ്ല്യു.ഡി വകുപ്പിന് കൂറെക്കൂടി ഫണ്ട് അനുവദിക്കണം, ഉദാരമായ സമീപനം പി.ഡബ്ല്യു.ഡി വകുപ്പിനോട് സ്വീകരിക്കണം എന്നാണ്. കാരണം നമ്മുടെ എല്ലാ പുരോഗതിയും തടഞ്ഞിരിക്കുകയാണ്. അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തിയില്ലായെങ്കിൽ..... പിന്നെ റോഡുകൾ നന്നാക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വ്യക്തമായ സൂപ്പർവിഷനില്ല. സൂപ്പർവിഷൻ ഉണ്ടാകാനുള്ള നടപടികളും സ്വീകരിക്കണം. അതുപോലെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും ഓവുപാലങ്ങൾ പണി തുടങ്ങിയാൽ പിന്നെ അനന്തമായി നീണ്ടുപോകുകയാണ്. അതിന് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്, കൊങ്കൺ റെയിൽവേയിലൊക്കെ പൈപ്പുപയോഗിച്ചാണ് പാലങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ളത്. അതുപോലെ ശാസ്ത്രീയമായാണെങ്കിൽ ആ പൈപ്പുപയോഗിച്ച് ഓവുപാലങ്ങളെടെപണി പെട്ടെന്ന് തീർക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കണം. റോഡുകൾ ദീർഘകാലം നിലനിൽക്കണമെങ്കിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനും റോഡുകളുടെ അലൈൻമെന്റ് നിശ്ചയിക്കുന്നതിനും ശാസ്ത്രീയമായ മാർഗ്ഗങ്ങൾ സ്വീകരിക്കണം. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി തീരദേശത്തെക്കുറിച്ച് കുറെ പറയുകയുണ്ടായി. എനിക്ക് വളരെ സന്തോഷമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി റോഡ് വികസനത്തെക്കുറിച്ച് വളരെയധികം കാഴ്ചപ്പാടുള്ള മനുഷ്യനാണ്. എനിക്ക് വളരെ സന്തോഷം തോന്നുന്നു. കേരളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് ഇത്ര അധികം നല്ലൊരു പെർസ്പെക്ടീവുള്ള ഒരു മന്ത്രിയാണ്. അദ്ദേഹം. എനിക്ക് അദ്ദേഹത്തെ നേരിട്ടുതന്നെ അറിയാം. ഇപ്പോഴത്തെ പ്രസംഗം കേട്ടപ്പോൾ പലർക്കും സമയം കുറെക്കൂടുതൽ എടുത്തുവെന്നു തോന്നുന്നുണ്ടെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ കാഴ്ചപ്പാടിന്റെ മഹത്വം, ആ തിളക്കം എനിക്കു മനസ്സിലായി. തീരദേശത്തുകൂടിയുള്ള ഹൈവേയെക്കുറിച്ച് പറഞ്ഞു. ഞാൻ നേരത്തെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം വീണ്ടും ആവർത്തിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ അലൈൻമെന്റ് തെരഞ്ഞെടുത്തതിൽ പലതും ശാസ്ത്രീയമായ രീതി അവലംബിക്കാതെയാണ്. തീരദേശ ഹൈവേ എന്നുപറയുന്നത്, മലപ്പുറം ജില്ലയിൽ തീരദേശത്തുകൂടി അല്ല പോകുന്നത്. അത് നേരായ മാർഗ്ഗത്തിൽ പോകുന്നതിനു പകരം വളഞ്ഞുപൊളഞ്ഞാണു പോകുന്നത്. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഒരുപാട് അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്നുണ്ട്. അലൈൻമെന്റ് നേരെ തീരദേശത്തുകൂടി കൊണ്ടുപോകേണ്ടതാണ്. അവിടെ ടിപ്പുസുൽത്താൻ റോഡുണ്ട്. താനൂർ, പരപ്പനങ്ങാടി, കടലുണ്ടി, കോഴിക്കോട് ഇങ്ങനെ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയും. അതിന് വലിയ ചെലവൊന്നുമില്ല. മാത്രമല്ല, ഈസിയായ ടെറൈൻ ആണ്. റോഡ് നിർമ്മാണത്തെക്കുറിച്ച് പറയുമ്പോൾ, റോഡ് പ്ലാനിനെക്കുറിച്ചും വ്യക്തമായ സാങ്കേതിക പരിജ്ഞാനം വേണം. റൈറ്റ്സിന്റെ പഠനത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെപറഞ്ഞു. ട്രാഫിക് ഡിമാന്റും ലാൻഡ് യൂസും ശരിയായ വിധത്തിൽ നോക്കി റോഡിന് ഫൗണ്ടേഷൻ ഉണ്ടാക്കി റോഡ് നിർമ്മിച്ചുവെങ്കിൽ മാത്രമേ റോഡുകളെ നിലനിർത്താൻകഴിയൂ. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ആ ശാസ്ത്രീയമായ മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ട് നമ്മുടെ റോഡിന്റെ, ഏതു റോഡായാലുംശരി, അലൈൻമെന്റ് മാറ്റുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ആലോചിക്കണമെന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. കോഴിക്കോട് നിന്നുമുള്ള നാഷണൽ ഹൈവേ തീരദേശത്തുകൂടി കൊണ്ടുപോകണമെങ്കിൽ ടിപ്പുസുൽത്താൻ റോഡിലൂടെ കൊണ്ടുപോകാനുള്ള കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ചും ചിന്തിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതല്ലെങ്കിൽ കോസ്റ്റൽ ഹൈവേ ഉണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചും ചിന്തിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ഈ കാര്യങ്ങൾ ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബിൽ പാസ്സാക്കുന്നതോടെ നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുമെങ്കിൽ നമുക്ക് ഉപകാരപ്രദമായതാണ്. അല്ലെങ്കിൽ അത് വെറുതെ ഒരു ബില്ലായിത്തീരും എന്നുപറഞ്ഞുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ</u> : സർ, ഓർഡിനൻസ് നിരാകരണ പ്രമേയത്തെ ഞാൻ പിന്താങ്ങുകയാണ്. ഇങ്ങനെ ഒരു ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവരേണ്ട അടിയന്തിര സാഹചര്യം ഇവിടെ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല എന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളത്. കഴിഞ്ഞ നിയമസഭാ സമ്മേളനം ഇവിടെ തുടങ്ങിയത് ജൂൺ 22-ാം തീയതിയാണ്. ജൂലൈ 29-ാം തീയതിയാണ് സമ്മേളനം അവസാനിച്ചത്. അതുകഴിഞ്ഞ് നാലുമാസത്തിനുള്ളിൽ, നവംബർ 17-ാം തീയതി ഈ ഓർഡിനൻസ് നടപ്പാക്കുവാൻ മാത്രം അടിയന്തിരപ്രാധാന്യം ആവശ്യമായ വിഷയത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഒരു ബില്ലല്ല ഇത്. ഓർഡിനൻസിൽ പറയുന്ന കാര്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ല. കാരണം ഇന്ന് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നിലവിലിരിക്കുന്നത് റോഡ് സംരക്ഷണത്തിലുള്ള അപാകതകൾ ചൂണ്ടിക്കാണിച്ചുകൊണ്ട് അതിനു പരിഹാരം കാണുന്നതിനുള്ള നടപടിയാണ്. പക്ഷെ ഓർഡിനൻസിലൂടെ കൊണ്ടുവരാൻ പെട്ടെന്നുണ്ടായ സംഭവമല്ലായിത്. അതുകൊണ്ട് ഓർഡിനൻസ് കൊണ്ടുവന്നശേഷം ഇപ്പോൾ നിയമസഭയിൽ ബിൽ പാസ്സാക്കേണ്ട കാര്യം ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടാണ് ഈ ഓർഡിനൻസ് നിരാകരിക്കണമെന്ന് ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുന്നത്. ഈ ബില്ലിന്റെ ഉദ്ദേശത്തെക്കുറിച്ച് ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുന്നുണ്ട്, It has been found that encroachments and unrestricted use and development of adjoining lands causing damage to the highways are increasing. എൻക്രോച്ച്മെന്റ് പല രീതിയിൽ ഇവിടെ നടക്കുന്നുണ്ട്. അത് കഴിഞ്ഞ രണ്ട് മാസത്തിനുള്ളിൽ ഉണ്ടായതല്ല. പത്തുനാൽപ്പത് വർഷങ്ങളായി ഇവിടെ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. പുറമ്പോക്ക് കൈയേറുന്നതുതന്നെ പലവിധത്തിലുണ്ട്. ഒരു സെന്റു ഭൂമിപോലും ഇല്ലാത്ത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വർക്ക്, കടപ്പാടമില്ലാത്തവർക്ക് കിടപ്പാടമുണ്ടാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി എന്തു ചെയ്തു? അവരെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നത് ശരിയാണോ? കൂരയുണ്ടാവുക എന്നുള്ളത് എല്ലാവരുടെയും ആഗ്രഹമാണ്. അത് റോഡിൽ കൊണ്ടുപോയി വയ്ക്കണമെന്നല്ല പറഞ്ഞത്. അവിടെനിന്നും എവിക്ട് ചെയ്ത് അവർക്ക് താമസിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കുവാനുള്ള ചുമതല ഗവൺമെന്റ് ഏറ്റെടുക്കണം. അതിനുള്ള നടപടിയെടുക്കണം. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അന്നത്തെ പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി ശ്രീ. പി.കെ.കെ. ബാവയെ ഞാനും ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂരും ഉൾപ്പെടെയുള്ളവർ ചെന്നു കണ്ട് ഹൈക്കോടതി നിർദ്ദേശാനുസരണം പുറമ്പോക്കിലുള്ളവരെ എവിക്ട് ചെയ്യാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുന്നതുമൂലം പുറമ്പോക്കിൽ താമസിക്കുന്നവർ നേരിടുന്ന ദുരിതങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുകയുണ്ടായി. അദ്ദേഹം ഞങ്ങളോടു പറഞ്ഞു ഈ ഉത്തരവ് നടപ്പിലാക്കാനാണ് ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നതെന്ന്. പുറമ്പോക്കിലുള്ളവർക്ക് താമസിക്കാൻ പകരം സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കേണ്ടത് ഭവനനിർമ്മാണ വകുപ്പാണെന്നു പറഞ്ഞു. അതു ചെയ്യുവാൻ ഭവന നിർമ്മാണ വകുപ്പ് തയ്യാറാവുകയാണ് വേണ്ടത്. അതുകൊണ്ട് റോഡ് സംരക്ഷിക്കുവാൻ വേണ്ടി പുറമ്പോക്കിൽ താമസിക്കുന്നവരെ എവിക്ട് ചെയ്യുന്നതിന് ഗവൺമെന്റ് എതിരല്ല എന്നുപറഞ്ഞ് അദ്ദേഹം കർശനമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചു. അതേനിലയിൽ ഇനിയും എവിക്ട് ചെയ്യേണ്ടവരെ എവിക്ടു ചെയ്യുകയും അതോടൊപ്പം ഇനിയും പുറമ്പോക്കിൽ വീടുവയ്ക്കുവാൻ വരുന്നവരെ അതിന് അനുവദിക്കാതെ അവർക്ക് താമസിക്കുന്നതിനുള്ള സൗകര്യം ലഭ്യമാക്കുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കുകയുമാണ് വേണ്ടത്. പുറമ്പോക്കിൽ വീടുവയ്ക്കുന്നതിനാലും മുറുക്കാൻ കട വയ്ക്കുന്നതിനായാലും ചായക്കട വയ്ക്കുന്നതിനായാലും ആരെങ്കിലും പരിശ്രമിക്കുമ്പോൾ അതിനെതിരായ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തയാറാകണം. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്ക് സൂചിപ്പിക്കാനുള്ളത് ഇന്ന് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ അസിസ്റ്റന്റ് എൻജിനിയർ തലത്തിലുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ എവിടെയൊക്കെ വിജിലന്റാണോ അവിടെയൊന്നും എൻക്രോച്ച്മെന്റുകൾ നടക്കുന്നില്ല. ഒരു മുറുക്കാൻകട കൊണ്ടുചെന്ന് വയ്ക്കുമ്പോൾ അത് എടുത്തുകളയാൻ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ തയ്യാറാകുന്നുവെങ്കിൽ ആ മുറുക്കാൻ കട അവിടെ ഇരിക്കുകയില്ല. അതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ .....

<u>ശ്രീ. കെ. ബാബു</u> : ബഹുമാനപ്പെട്ട ചാഴികാടൻ, ഓരോ എൻജിനീയർമാരുടെയും അതിർത്തിയിൽ അവരുടെ അധികാര പരിധിയിൽപ്പെടുന്ന പ്രദേശങ്ങളിൽ എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ഉണ്ടായാൽ ആ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ കൂടി ചുമതലക്കാരായിരിക്കും എന്ന് ഇതിൽ നിയമമുണ്ടാക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ച് എന്താണ് അഭിപ്രായം?

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ</u> : അതാണാവശ്യം. ഇന്ന് നിലവിലുള്ള നിയമമനുസരിച്ചുതന്നെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ നടപടി സ്വീകരിക്കുവാൻ തയ്യാറാവുകയാണെങ്കിൽ എൻക്രോച്ച്മെന്റ് ഈ രീതിയിൽ നടക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് ഒരു പുതിയ നിയമം കൊണ്ടുവന്ന് നടപ്പാക്കേണ്ട കാര്യമല്ലിത്. നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് ഈ പ്രശ്നങ്ങൾ പരിഹരിക്കുവാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. ഇന്ന് റവന്യൂ പുറമ്പോക്കിൽ അല്ലെങ്കിൽ പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിന്റെ പുറമ്പോക്കിൽ വീടുവച്ച് താമസിക്കുന്നവർക്ക് പട്ടയം നൽകിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. എന്റെ വീടിനടുത്തുതന്നെ അങ്ങനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പട്ടയം കിട്ടിയവരുണ്ട്. എനിക്ക് അവരോട് എതിർപ്പൊന്നുമില്ല. പട്ടയം കൊടുക്കാൻ ഈ ഗവൺമെന്റ് തീരുമാനിച്ചു. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്ത് അങ്ങനെ ഒരു നടപടി ഉണ്ടായില്ല. പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പുറമ്പോക്കിൽ പട്ടയം കൊടുക്കുന്ന നടപടി ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെയുള്ള നടപടികളുമായി മുന്നോട്ടുപോവുകയും ഈ നിയമം കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്യുന്നതിൽ അർത്ഥം ഇല്ല. അതുപോലെ റോഡ്സൈഡിലുള്ള പാർക്കിംഗിന്റെ കാര്യം. കോട്ടയത്ത് ഞാൻ അനേകപ്രാവശ്യം ഇക്കാര്യം പോലീസിൽ വിളിച്ചുപറഞ്ഞ് ഇത് നിരോധിക്കേണ്ട സഹചര്യം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ലോറി ബുക്കിംഗ് ഓഫീസുകൾ റോഡ്സൈഡിൽ ചെറിയ ഒരു ബോർഡുവച്ച് സ്ഥാപിക്കുകയാണ്. തമിഴ്നാട്ടിൽനിന്നും വരുന്ന ട്രക്കുകളും മറ്റും മുഴുവൻ റോഡു സൈഡിൽ പാർക്കുചെയ്യുന്നു. അങ്ങനെ റോഡ്സൈഡിൽ ലോറികളും ട്രക്കുകളും പാർക്കുചെയ്യുന്നത് നിരോധിക്കുന്നതിന് ആവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിച്ചാൽ ഇന്ന് ലഭ്യമായ റോഡുകൾ വേണ്ടവിധത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുവാൻ കഴിയുമായിരുന്നു. പക്ഷെ അതിന് നടപടി സ്വീകരിക്കേണ്ടത് പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരാണ്. അവർ നിർദ്ദേശം കൊടുത്താൽ പോലീസ് അപ്പോൾത്തന്നെ നടപടി സ്വീകരിച്ച് അനധികൃത പാർക്കിംഗ് തടയാനാവശ്യമായ നടപടി സ്വീകരിക്കുമായിരുന്നു. റോഡുവക്കിൽ വർക്ക്ഷോപ്പുകൾ നടത്തുന്നവരുണ്ട്. റോഡ് സൈഡിൽ വർക്ക്ഷോപ്പുള്ളവർ റോഡിലിട്ട് വണ്ടി റിപ്പയർ ചെയ്യുന്നത് ശരിയല്ല. അങ്ങനെ ചെയ്യുന്ന സാഹചര്യം ഒഴിവാക്കാൻ നടപടി സ്വീകരിക്കണം. അതിന് നിലവിൽ നിയമമുണ്ട്. അതനുസരിച്ച് നടപടി സ്വീകരിച്ചാൽ ഈ രീതിയിലുള്ള പ്രശ്നങ്ങൾക്ക് വിരാമമിടാൻ കഴിയും. അതിന് പുതിയ ബില്ലിന്റേയോ ഓർഡിനൻസിന്റേയോ ആവശ്യമില്ല. അതുപോലെ ട്രെയ്ഡ് യൂണിയനുകളുടെ കൊടിമരങ്ങളും രക്തസാക്ഷി മണ്ഡപങ്ങളും ട്രെയ്ഡ് യൂണിയൻ ഓഫീസുകളും അനേകം സ്ഥലങ്ങളിൽ ഇന്ന് പി.ഡബ്ല്യു.ഡി. പുറമ്പോക്കിലാണ്. അത് അവിടെനിന്നും എടുത്തുകളയാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചാൽ നിലവിലുള്ള റോഡുകൾ മറ്റുള്ളവരെ ബുദ്ധിമുട്ടിക്കാതെ പൂർണ്ണമായും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയും. അതുപോലെ പരസ്യ ബോർഡുകൾ .....

<u>ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്</u> : അങ്ങയുടെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ ഏറ്റുമാന്നൂർ ടൗണിൽ ഒരു പ്രതിമ ഇരിക്കുന്നുണ്ട്. അത് വച്ചപ്പോഴേ എടുത്തുമാറ്റാൻ തയ്യാറായിരുന്നുവെങ്കിൽ ഈ അഭിപ്രായം ഇവിടെ പറയേണ്ടി വരുമായിരുന്നോ?

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ</u> : ആ പ്രതിമ അവിടെ ഇരിക്കുന്നതിന് അതവിടെ വച്ചവർക്കുപോലും താൽപ്പര്യമില്ല. എടുത്തുകളയുന്നതിലും എനിക്ക് വിരോധമില്ല.

<u>ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ്</u> : അത് രാജീവ്ഗാന്ധിയുടെ പ്രതിമയാണ്. അത് രാജീവ്ഗാന്ധിക്കുതന്നെ അപമാനമാണ്. ആ പ്രതിമ എടുത്തുമാറ്റാൻ കെ.പി.സി.സി.ക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുക്കാനും ബഹുമാനപ്പെട്ട പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് തയ്യാറാകണം.

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ</u> : രാജീവ്ഗാന്ധിയുടെ മാത്രമല്ല .....

<u>ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ</u> : കേരളത്തിലെ റോഡുകളെ രക്ഷിക്കുന്നതിന് റോഡുവക്കിലുള്ള പ്രതിമകളും പാർട്ടി ഓഫീസുകളിലെ കൊടിമരങ്ങളും രക്തസാക്ഷിമണ്ഡപങ്ങളും എല്ലാം നീക്കം ചെയ്യാമോ എന്നുള്ള ചോദ്യം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി ഇങ്ങോട്ടു ചോദിച്ചു. പ്രതിപക്ഷനേതാവ്

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

എണീറ്റുപറഞ്ഞു ഞങ്ങൾ സഹകരിക്കാമെന്ന്. അതിന് വ്യക്തമായ മറുപടി പറയാതിരുന്നത് കേരളത്തിലെ മുഖ്യമന്ത്രി മാത്രമാണ്. ഞങ്ങൾ തയ്യാറാണ്.

ശ്രീ. പി.സി. ജോർജ് : സർ, ഒരു കാര്യം, ഒരു മാതൃക എന്ന നിലയിൽ രാജീവ്ഗാന്ധിക്കു കൂടി അപമാനകരമാണ് ആ പ്രതിമ എന്നതുകൊണ്ട് അതെടുത്തുമാറ്റാൻ കെ.പി.സി.സി. തയ്യാറുണ്ടോ?

ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ : അങ്ങനെ ഒറ്റപ്പെട്ട കാര്യം മാത്രം പ്രസംഗിക്കേണ്ട കാര്യമില്ല. കോട്ടയത്ത് ദേശാഭിമാനി പത്രം പ്രസിദ്ധീകരണം തുടങ്ങിയപ്പോൾ, കളക്ടറേറ്റിനു തൊട്ടുമുന്നിൽ 'ദേശാഭിമാനി വായിക്കുക, വിവരം അറിയുക' എന്നു പറഞ്ഞ് ഒരു ബോർഡ് വച്ചിരിക്കുന്നു. ഞാൻ പേരെടുത്തു പറയാൽ ആഗ്രഹിച്ച് പറയുന്നതല്ല. അതിപ്പോഴും അവിടെ ഇരിക്കുകയാണ്. ശരിക്കും ഒരു തടസ്സമാണത്. പൊതുസ്ഥലത്ത് അങ്ങനെ സ്വകാര്യ പരസ്യബോർഡ് വയ്ക്കുന്നത് ശരിയല്ല. അതുപോലെ അനേകം ബോർഡുകളിരിക്കുന്നന്നുണ്ട്. വഴി തടസ്സപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് ധാരാളം ബോർഡുകളിരിക്കുന്നുണ്ട്. വളവുകളിൽ വലിയ പരസ്യബോർഡുകൾ വച്ച് അപകടമുണ്ടാക്കുന്ന സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുന്നുണ്ട്. ഇതു നിയന്ത്രിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറാകുകയാണ് വേണ്ടത്. കൊടിമരങ്ങളുടെ കാര്യം ഞാൻ പറഞ്ഞു. മറ്റൊന്ന്, വഴിവാണിഭമാണ്. ഇന്ന് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് മറ്റെവിടെയും കാണാത്തരീതിയിൽ വഴിവാണിഭം നടക്കുകയാണ്. റോഡു സൈഡുകളിൽ മുഴുവൻ കൊച്ചു കൊച്ചു കച്ചവടക്കാരാണ്. അവരുടെ ഉപജീവനമാണ്, ജീവിതമാർഗ്ഗമാണ്. പക്ഷെ അതിനുള്ള സൗകര്യം അവർക്കു ലഭ്യമാക്കിക്കൊടുക്കാനുള്ള നടപടികൾ ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികൾ ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ട് അവരെ റോഡുസൈഡിൽ നിന്നുമാറ്റി റോഡു ഗതാഗതത്തിനുള്ള തടസ്സം മാറ്റാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. മറ്റൊരു കാര്യം ബില്ലിൽ പറയുന്നുണ്ട്, ചപ്പുചവറുകൾ സൂക്ഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികളെക്കുറിച്ച്. തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷന്റെ കാര്യം മാത്രം ഒന്നു പറയാം. തിരുവനന്തപുരം കോർപ്പറേഷൻ, ഉദാഹരണത്തിന്, എം.എൽ.എ. ക്വാർട്ടേഴ്സിൽ നിന്ന് എ.കെ.ജി. സെന്ററിലേയ്ക്കു പോകുന്നവഴിയിൽ ചവറുകൂന ഇടുന്നതിനുള്ള ഒരു ഡ്രം വച്ചിട്ടുണ്ട്. സ്റ്റാച്യൂ ജംഗഷനു സമീപത്ത് ഒന്നുണ്ട്, ബേക്കറി ജംഗഷനു സമീപത്തും ഒന്നുവച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇങ്ങനെ ഓരോ പ്രാധനപ്പെട്ട ജംഗ്ഷനുകളിലും വച്ചിരിക്കുന്ന ചവറുകൂനകൾ ഇടുന്നതിനുള്ള വലിയ ഡ്രം അവിടെ വയ്ക്കാതെ ബന്ധപ്പെട്ടവർ, തദ്ദേശ സ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങൾ ചവറുകൂന സൂക്ഷിക്കുന്നതിനും അതു ഡിസ്പോസ് ചെയ്യുന്നതിനുമുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയും പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിന്റെ റോഡ് അതിനായി ഉപയോഗിക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യണം. എങ്കിൽ മാത്രമേ കാര്യങ്ങൾ നേരെയാകുകയുള്ളൂ. അല്ലാതെ നിയമം ഇല്ലാഞ്ഞിട്ടല്ല. അതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ ബന്ധപ്പെട്ട അധികാരികൾ തയ്യാറാകാത്തതുകൊണ്ടാണ്. ഇവിടെ ബിൽഡിംഗ് റൂളിന്റെ കാര്യം പറഞ്ഞു. ഇവിടെ നിലവിലുള്ള നിയമമനുസരിച്ച്, (ഇന്ന് ബിൽഡിംഗ് റൂൾ അമെന്റ് ചെയ്തുവരുന്നുണ്ട്) റോഡിൽനിന്നും മൂന്നു മീറ്റർ ഉള്ളിലേയ്ക്ക് മാറ്റിയാണ് കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കേണ്ടത്. ഞാൻ ഏതെങ്കിലും ഒരു ഗവൺമെന്റിനെ മാത്രം എടുത്തുപറയാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നില്ല. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തും ബിൽഡിംഗ് റൂൾ വയലേറ്റ് ചെയ്തു കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുമ്പോൾ അതിന് എക്സംപ്ഷൻ കൊടുക്കുന്ന നടപടികൾ ധാരാളം ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ബിൽഡിംഗ് റൂൾ വയലേറ്റു ചെയ്തു കെട്ടിടങ്ങൾ നിർമ്മിച്ച അനവധി സംഭവങ്ങൾ നമുക്കു കാണാൻ കഴി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

യും. അതിനു നിയന്ത്രിണമുണ്ടാക്കാൻ നിലവിലുള്ള നിയമം നടപ്പിലാക്കിയാൽ മാത്രം മതിയായിരുന്നു. പക്ഷെ അതിനു തുനിയാതെ ഇപ്പോൾ 15 മീറ്റർ മാറ്റിവയ്ക്കാനും അല്ലെങ്കിൽ 240 അടി ദൂരം മാത്രമേ ബിൽഡിംഗ് ലൈൻ ആകാവൂ എന്നും പുതിയ നിയമം കൊണ്ടുവന്നതുകൊണ്ട് യാതൊരു അർത്ഥവുമില്ല. പഞ്ചായത്ത്‌രാജ് നിയമം അനുസരിച്ച് എക്സംപ്ഷൻ കൊടുക്കുന്നതിന് ഒരു അതോറിറ്റിക്കും അവകാശമില്ലായെന്ന് നിയമം പാസ്സാക്കിയിട്ടുപോലും അനധികൃതമായി അനവധി കെട്ടടനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഇന്നു നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് നടക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള അനധികൃത കെട്ടിടനിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നിർത്തിവയ്ക്കാൻ നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കിക്കൊണ്ട് ചെയ്യാൻ ഗവൺമെന്റിനു സാധിക്കും. അങ്ങനെ റോഡുകൾ സംരക്ഷിച്ചാൽ ഗതാഗതം സുഗമമാക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനുള്ള നടപടികൾ ആണ് സ്വീകരിക്കേണ്ടത്. ഇവിടെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി പറയുകയുണ്ടായി, റോഡുസൈഡിൽ മണ്ണിട്ട്പൊക്കി നീർച്ചാലുകൾ തടയുന്നു എന്ന്. അതു വസ്തുതയാണ്. എവിടെ നോക്കിയാലും കാണാൻ കഴിയുന്ന ഒരു വസ്തുതയാണത്. റോഡുസൈഡിൽ മണ്ണിട്ടുപൊക്കി നീർച്ചാലുകൾ തടഞ്ഞ് സ്വാഭാവികമായ, പ്രകൃതിദത്തമായ നീർച്ചാലുകൾ തടഞ്ഞ് വെള്ളം മുഴുവൻ റോഡിൽ കെട്ടിനിൽക്കുന്ന സാഹചര്യമാണുള്ളത്. അതുപോലെ മതിലുകൾ കെട്ടിപ്പൊക്കി വെള്ളം കെട്ടിനിൽക്കുന്നു. റോഡിന്റെ ഒരു സൈഡിൽ ഒരാൾ മതിൽ കെട്ടുമ്പോൾ മറുസൈഡിലുള്ള ആളും ഉടനെ മതിൽ കെട്ടുന്നു. രണ്ടു സൈഡിലും കോട്ടപോലെ മതിൽ കെട്ടിപ്പൊക്കിക്കഴിയുമ്പോൾ വെള്ളം മുഴുവൻ റോഡിൽ തന്നെ കെട്ടിനിൽക്കുകയാണ്. ആ വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാനുള്ള ഡ്രെയിനേജ് ഇല്ലാതാകുക, അങ്ങനെയൊരു സാഹചര്യം വരുമ്പോൾ നിലവിലുള്ള റോഡു നഷ്ടപ്പെടുന്നു, അല്ലെങ്കിൽ കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നു. റവന്യൂ അധികൃതരുമായി ബന്ധപ്പെട്ട്, പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് ഇങ്ങനെ അനധികൃതമായി കെട്ടുന്ന മതിലുകൾ തടയാനുള്ള നിയമം ഇന്നു നിലവിലുണ്ട്. ആ നിയമം നടപ്പിലാക്കിയ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെയും എനിക്കറിയാം. അതിനും നിലവിലുള്ള നിയമമനുസരിച്ച് നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചിരുന്നുവെങ്കിൽ ഇന്ന് പുതിയൊരു ഓർഡിനൻസിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടാകുമായിരുന്നില്ല. ഡ്രെയിനേജ് നിർമ്മിക്കുന്ന കാര്യം ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ചു. ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി അധികാരമേറ്റ ഉടനെ ബന്ധപ്പെട്ട ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർക്ക് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തത്, കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ ഓടകളും ക്ലിയർ ചെയ്ത് മണ്ണുവാരി വെളിയിലിടണമെന്നായിരുന്നു. കൂടാതെ കേരളത്തിലെ മുഴുവൻ കലുങ്കുകളും ക്ലിയർ ചെയ്ത് ആ മണ്ണും കല്ലും വാരി വെളിയിലിട്ട് സുഗമമായി അഴുക്കുവെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ ഉള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കണമെന്നായിരുന്നു. പക്ഷെ ആ ഉത്തരവ് ഏതാനും ആഴ്ചകൾ നിലനിന്നു. അതിനുശേഷം അതിനെക്കുറിച്ച് ആരും ശ്രദ്ധിച്ചില്ല. കേരളത്തിൽ ഇന്നു നിലവിലുള്ള ഓടകളിൽ ഒന്നുപോലും വെള്ളം ഒഴുകുന്ന സാഹചര്യത്തിലല്ല. ഓടകളെല്ലാം നികന്നുപോയിരിക്കുന്നു. ഓടകൾ ക്ലിയർ ചെയ്യേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.ക്ക് ആണോ തദ്ദേശ സ്വയംഭരണസ്ഥാപനങ്ങൾക്കാണോ എന്ന കാര്യത്തെ സംബന്ധിച്ച് തർക്കം നടക്കുകയാണ്. അതുമൂലം സംഭവിക്കുന്നത് റോഡുകൾ കേടുവന്നുപോകുന്നു. ഓടകൾ നിർമ്മിക്കാൻ അനേകലക്ഷം രൂപ നേരത്തെ മുടക്കിയിട്ട് ആ ഓടകൾ സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയാതെ പോകുന്നതുകൊണ്ട്, വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാതിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് റോഡുകൾക്ക് കേടുപാടുകൾ സംഭവിക്കുന്നു. കൂടുതൽ സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്ത് പുതിയ ഓടകൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നിർമ്മിക്കുന്നതിനല്ല, നിലവിലുള്ള ഓടകൾ സംരക്ഷിക്കാനും നികന്നുപോയ ഓടകൾ ക്ലിയർ ചെയ്ത് അവിടെനിന്നും മണ്ണെടുത്തുമാറ്റി വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാനുള്ള സാഹചര്യം സൃഷ്ടിക്കാനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുകയാണ് വേണ്ടത്. ഇവിടെ റോഡുകളുടെ സ്ഥിതിയെക്കുറിച്ച് വളരെ വിശദമായി പറഞ്ഞു. റോഡുനിർമ്മാണ പദ്ധതികൾക്കായി ഏതാണ്ട് ആറായിരം കോടി രൂപ അനുവദിച്ചു വരുന്നുണ്ട് എന്നു ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സംസാരിച്ചപ്പോൾ പറയുകയുണ്ടായി. ഞാനാരെയും കുറ്റപ്പെടുത്താനോ അപഹസിക്കാനോ പറയുകയല്ല. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഒരു പഴഞ്ചൊല്ലുണ്ട്, ഒരു ആശാരി വീടു പണിയാൻ തീരുമാനിക്കുന്നു. വീടു പണിയാൻ ഒരു പൈസയും കയ്യിലില്ല. മഴയും വരുന്നു. ഉള്ള കൂര ചോർന്നൊലിക്കുന്നു. അപ്പോൾ ആശാരി വീട്ടുകാരിയെ വിളിച്ചു പറയുകയാണ്, 'പതിനാറു കോൽ മുപ്പത്തിരണ്ടിന്റെ വീട് മനസ്സിൽക്കിടന്നു ചുറ്റുന്നു, ഇപ്പോൾ ചൂടാൻ ഒരു പഴമുറം ഇങ്ങെടുത്തോ' എന്നാണ്. അതുപോലെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ മനസ്സിൽ വളരെയേറെ പ്രതീക്ഷകളുണ്ട്. ആറായിരം കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ കേരളത്തിൽ നടപ്പാക്കുന്ന പ്രതീക്ഷയിലാണ് ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി. ഞാനൊരു കാര്യം പറയാനാഗ്രഹിക്കുകയാണ്, എന്റെ വീടിനു മുമ്പിലൂടെ പോകുന്ന റോഡിന് ആറു മാസമായി ടെണ്ടർ വിളിച്ചിട്ട്. ഒന്നര ലക്ഷം രൂപയുടെ വർക്കു നടത്തിയാൽ മതി. ഞാൻ ആഴ്ചതോറും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറെ വിളിക്കും. പക്ഷെ ടാർ കിട്ടാനില്ല. കഴിഞ്ഞ ദിവസം ഞാൻ വളരെ നിർബന്ധമായി, എനിക്കുതന്നെ മോശമാണെന്നു പറഞ്ഞ്, എന്റെ വീടിനു തൊട്ടുമുമ്പിലുള്ള റോഡു പോലും നന്നാക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ ഇന്നു രാവിലെ റോഡു നന്നാക്കാൻ തുടങ്ങി. ഒന്നര ലക്ഷം രൂപയുടെ വർക്കേയുള്ളൂ. ആറായിരം കോടി രൂപ മുടക്കി പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കാൻ പരിപാടിയിടുന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ വേണ്ടവിധത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാനും നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങൾ വേണ്ടവിധത്തിൽ ഉപയോഗിക്കാനും ആവശ്യമായ പണം ബഡ്ജറ്റിലൂടെ കണ്ടെത്തണം. ഇന്നു സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നത് എന്താണ്? ഏതാണ്ട് 700 കോടി രൂപയോളം കോൺട്രാക്ടർമാർക്ക് കുടിശ്ശികയായി കൊടുക്കാനുണ്ട്. കഴിഞ്ഞയാഴ്ച ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി കോട്ടയത്തു വന്നപ്പോൾ വളരെ നല്ലൊരു കാര്യം ചെയ്തു. ഞാൻ അതിൽ അദ്ദേഹത്തെ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. കോട്ടയത്ത് പ്രൈവറ്റ് ബസ് സ്റ്റാൻഡിനു മുമ്പിൽ മൂന്നര കൊല്ലമായി കുണ്ടും കുഴിയുമായി ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡ് കിടക്കുകയാണ്. ആ റോഡ് നന്നാക്കാൻ കഴിയാത്തത് എന്തായിരുന്നു? മൂന്നര കൊല്ലമായി മുനിസിപ്പാലിറ്റിയും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.യും തമ്മിൽ കറസ്പോണ്ടൻസ് നടത്തി കയറിയിറങ്ങി നടപടിക്രമങ്ങളുടെ കാര്യം പറഞ്ഞ് നന്നാക്കാതിരുന്ന റോഡ് ഒറ്റ ദിവസംകൊണ്ട് മന്ത്രി തന്നെ ആ സ്പോട്ടിൽ ചെന്ന് ഓടയിലിറങ്ങി നിന്ന് വെള്ളം ഒഴുക്കി വിടേണ്ടത് എങ്ങനെയെന്ന് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തപ്പോൾ പണി തുടങ്ങി, രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കുള്ളിൽ പണി തീരുകയാണ്. ഈ 30-ാം തീയതിക്കുള്ളിൽ പണി തിരുമെന്നാണ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ബന്ധപ്പെട്ടവർ നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചാൽ ഈ നിയമത്തിന്റെ ആവശ്യമുണ്ടോ? ഉള്ള നിയമം നടപ്പാക്കുക മാത്രമാണ് വേണ്ടത്. പക്ഷെ ഒരു ഓർഡിനൻസിലൂടെ നടപ്പാക്കേണ്ട അർജൻസിയുള്ളതായിരുന്നില്ല ഈ നിയമം എന്നുമാത്രം സൂചിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ വാക്കുകൾ നിർത്തുന്നു.

ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി : സർ, 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബിൽ പൊതുജനാഭിപ്രായം ആരായുന്നതിനായി 31.1.2000 വരെ സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യണമെന്ന ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്. ഈ ബില്ലിന്റെ അനി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വാര്യതയോട് ഞാൻ വിയോജിക്കുന്നില്ല. പക്ഷേ ഇത് എത്രമാത്രം പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ കഴിയുമെന്നുള്ളത് ഇപ്പോൾത്തന്നെ സംശയിക്കേണ്ടിയിരിക്കുകയാണ്. ബഹുമാന്യനായ പ്രതിപക്ഷ നേതാവുപോലും നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡുവക്കിലുള്ള കൊടിമരങ്ങളും സ്തൂപങ്ങളുമെല്ലാം എടുത്തുമാറ്റുവാൻ പ്രതിപക്ഷ ഭാഗത്തുനിന്നും മുഴുവൻ സഹകരണവും വാഗ്ദാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അനുകൂലമായ ഒരു നിലപാടാണ് പ്രതിപക്ഷ നേതാവ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. അതിനുവേണ്ടി ഇനിയൊരു യോഗം കൂടിയിട്ടുകാര്യമില്ല. എടുത്തുമാറ്റിയാൽ മാത്രംമതി. പക്ഷേ അതെടുത്തുമാറ്റുവാൻ ഈ മന്ത്രിക്കല്ല, ഒരു മന്ത്രിക്കും കഴിയുകയില്ലെന്നതാണ് വാസ്തവം. ഇനി ഒന്നും ചോദിക്കാൻ ഞങ്ങൾക്ക് അവസരം കിട്ടില്ല, കാരണം ഒന്നരവർഷം കഴിഞ്ഞാൽ പിന്നെ ആരോടാണ് ചോദിക്കുന്നത്? ഈ നിയമത്തെ സംബന്ധിച്ച് പലകാര്യങ്ങളും ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. വളരെ ഭാവനാപൂർണ്ണമായ ആശയങ്ങളാണ് മന്ത്രിയുടേത് എന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ എനിക്ക് യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. നിരവധി കോടികളുടെ കഥപറഞ്ഞു. ഈ കോടിയെല്ലാം കൂടി നമുക്കുകിട്ടിയാൽ നമ്മൾ എന്തുചെയ്യും എന്നുള്ളതാണ് എനിക്കുള്ള ഇപ്പോഴത്തെ സംശയം. ഈ ബില്ലിലെ വ്യവസ്ഥകൾ കേരളംപോലുള്ള ഒരു സംസ്ഥാനത്ത് പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ എന്തുമാത്രം കഴിയുമെന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടിയിരിക്കുകയാണ്. ഈ ബിൽ പ്രകാരം ഹൈവേകൾ പരിരക്ഷിക്കുമ്പോൾ, വികസനം നടപ്പാക്കുമ്പോൾ അല്ലെങ്കിൽ പുതുതായി ഹൈവേകൾ എടുക്കുമ്പോൾ അതിന്റെ width ഇവിടെ മന്ത്രി സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. 80 മീറ്റർ മുതൽ താഴോട്ട് അതായത് ഏകദേശം 250 അടി വിഡ്ത്ത് റോഡിനുണ്ടാകണമെന്നാണ് സൂചിപ്പിച്ചതെന്ന് എനിക്കുതോന്നുന്നു.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ, അല്ല, അത് ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യ കൊണ്ടുവന്ന നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകളാണ് വായിച്ചത്. ഇവിടെ ഓരോസ്ഥലത്തും നോക്കി, തിരുവല്ലയിൽ ചുരുങ്ങിയത് 30 മീറ്ററെങ്കിലും വേണം.

ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി : സർ, തിരുവല്ലയിൽ 30 മീറ്റർ എന്നാണ് മന്ത്രി പറയുന്നത്. നമ്മുടെ രാജ്യത്ത് റോഡുവികസനത്തിന് എന്താണ് തടസ്സം? ഇവിടത്തെ തടസ്സമെന്നുപറയുന്നത് ഒന്ന്. ഭൂമിയുടെ ലഭ്യതക്കുറവാണ്. രണ്ട്, ഭൂമിയെടുത്താൽ അതിനു കൊടുക്കേണ്ട വർദ്ധിച്ച വിലയാണ്. മൂന്ന്, വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന ജനബാഹുല്യം. ഇതുമൂന്നും പരിഹാരം കാണാൻ കഴിയാതെ ഏതെല്ലാം നിയമങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയാലും ഈ റോഡ് സംരക്ഷണം നടക്കില്ല. അതിന് ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി പറഞ്ഞ ഒരു കാര്യം പാടങ്ങൾ മണ്ണിട്ടു നികത്തുന്നു എന്നാണ്. പാടങ്ങൾ മണ്ണിട്ടു നികത്താനുള്ള സഹാചര്യമുണ്ടായത് എന്തുകൊണ്ടാണെന്ന് മന്ത്രി ആലോചിക്കണം. ഈ വകുപ്പിലും അതുപോലുള്ള 3 ക്ലാസ്സുകൾ എഴുതിവച്ചിട്ടുണ്ട്. കെ.എൽ.യു. ഓർഡറിൽ പാടങ്ങൾ നികത്തുന്നതിന് അനുവാദം കൊടുക്കുവാൻ ചില വ്യവസ്ഥകളുണ്ടായിരുന്നു. ആ വ്യവസ്ഥകൾ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ദുരുപയോഗം ചെയ്ത് വസ്തു ഉടമകൾക്ക് കൊടുത്തതിന്റെ ഫലമായി അവർ ആ പാടങ്ങൾ നികത്തുവാനിടയായി. ഈ ബില്ലിൽത്തന്നെ 19, 20, 21 എന്നീ മൂന്നു വകുപ്പുകൾ എഴുതിച്ചേർത്താൽ മന്ത്രി പറയുന്നതുപോലുള്ള റോഡുവികസനം നടക്കുമോ? അതോ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ മൂന്ന് ക്ലാസ്സുകൾ ദുരുപയോഗം ചെയ്യുമോ എന്ന് ആലോചിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഈ ബില്ലിൽ പറയുന്നത് ഹൈവേയുടെ ഇരുവശത്തുമായി ബിൽഡിംഗ് ലൈനും അതിനപ്പുറത്തായി കൺട്രോൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ലൈനും വേണമെന്നാണ്. കൺട്രോൾ ലൈനിനും ബിൽഡിംഗ് ലൈനിനുമിട യ്ക്കായി ഏതെങ്കിലും വിധത്തിലുള്ള കൺസ്ട്രക്ഷൻ നടത്തണമെങ്കിൽ നിയ മാനുസരണം അപേക്ഷ കൊടുത്ത് നിശ്ചിത ഫീസ് കൊടുത്താൽ പെർമിഷൻ കൊടുക്കാൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന് കഴിയും. അങ്ങനെയൊരു വകുപ്പ് ഇതിൽ എഴുതിച്ചേർത്താൽ കെ.എൽ.യു. ഓർഡറിൽ എഴുതിവച്ചതുപോലെ ആ വകുപ്പ് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ ദുരുപയോഗം ചെയ്യുമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ യാതൊരു തർക്കവുമില്ല. അപ്പോൾ 19, 20, 21 എന്നീ വകുപ്പുകൾ തീർച്ച യായും ഈ ബില്ലിൽനിന്നും എടുത്തുമാറ്റാൻ കഴിഞ്ഞുവെങ്കിൽ മാത്രമേ ഏതെങ്കിലും കാരണവശാൽ ഈ നിയമം നടപ്പാക്കുമ്പോൾ അത് ഭംഗിയായി നടപ്പാക്കാൻ കഴിയുകയുള്ളൂ എന്നാണ് എനിക്ക് ഇതിനെപ്പറ്റി പറയാനുള്ളത്. മറ്റു കാര്യങ്ങളെപ്പറ്റി മെമ്പർമാർ ഇവിടെ ധാരാളം സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ നടക്കുന്നത് വെള്ളം കയറുമ്പോൾ റോഡ് പുരയിടത്തിനെ ക്കാളും ഉയർത്തുകയാണ്. റോഡ് സമീപസ്ഥലത്തേക്കാൾ പൊക്കി എന്നുള്ള തുകൊണ്ടുമാത്രം റോഡിലെ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുകയില്ല. പ്രശ്നം പരിഹരി ക്കണമെങ്കിൽ റോഡിൽ കെട്ടിക്കിടക്കുന്ന വെള്ളം ഒഴുകുന്നതിനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാകണം. ആ സംവിധാനം ഇപ്പോഴും നടപ്പാക്കിയിട്ടില്ല.

<u>ശ്രീ. തോമസ് ചാഴികാടൻ</u> : സർ, ഓടനിർമ്മിക്കുന്നതിവശ്യമായ നട പടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന് പറഞ്ഞുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന മന്ത്രി കഴിഞ്ഞവർഷം പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. സെക്രട്ടറിയുടെ വകയായി ഒരുത്തരവ് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.യിലെ ഉദ്യോസ്ഥൻമാർക്കു മുഴുവൻ കൊടുത്തു. പുതുതായി ടെണ്ടർ വിളിക്കുമ്പോൾ ഓടകൾ നിർമ്മിക്കുന്നതിന്, വീതി കൂട്ടുന്നതിന്, മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തുന്നതിന് യാതൊരു കാരണവശാലും പ്രൊപ്പോസൽ അയയ്ക്കരുതെന്നുപറഞ്ഞ് നിർദ്ദേശം കൊടുത്തത് ഈ സ്പിരിറ്റിന് യോജിച്ചതായിരുന്നോ?

<u>ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി</u> : സർ, മണ്ണിട്ട് ഉയർത്തുന്നത് ഒഴിച്ച് ബാക്കിയു ള്ളതിനെല്ലാം ഇപ്പോൾ ബാനാണ്. അതായത് സൈഡ് പ്രൊട്ടക്ഷൻ വാൾ കരിങ്കല്ലുകൊണ്ട് കെട്ടാൻ പാടില്ല. രണ്ട്, ഓട കെട്ടുന്നതിന് എസ്റ്റിമേറ്റുകളെടു ക്കാൻ പാടില്ല. ഇപ്പോൾ മന്ത്രിതന്നെ സൂചിപ്പിച്ചു എൻ.ടി.പി.സി.യുടെ ഭാഗ ത്തുനിന്നും 16 കോടി രൂപ മുടക്കി കിളത്തുകയാണെന്ന്.

<u>ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ്</u> : സർ, കിളത്തി, കിളത്തി എന്നു പറഞ്ഞാലെ ന്താണ്? അത് സഭാരേഖയിൽ വരേണ്ടതല്ലേ?

ഭക്ഷ്യ-വിനോദസഞ്ചാര-നിയമ വകുപ്പുമന്ത്രി (<u>ശ്രീ. ഇ. ചന്ദ്രശേഖരൻ നായർ</u>) : ഉയർത്തുക എന്നുള്ള അർത്ഥത്തിലാണ് പറയുന്നത്.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u>) : സർ, അത് നിരോധിച്ചു എന്നുള്ളത് ശരിയല്ല. അത്തരം വർക്കുകൾ ഗവൺമെന്റിൽ വന്നതിനുശേഷമേ സാംഗ്ഷൻ കൊടുക്കുകയുള്ളൂ എന്നുപറ ഞ്ഞു. കാരണം എന്താണെന്നറിയാമോ? ഞാൻ ഇടുക്കിയിലൂടെ പോകു മ്പോൾ ഇടുക്കി ജില്ലിയിലെ റോഡിന്റെ സൈഡ് ചൈനയുടെ കോട്ടപോലെ കെട്ടി ഉയർത്തിയിരിക്കുകയാണ്. ഞാൻ അവിടെയിറങ്ങി നോക്കിയപ്പോൾ അവിടെ ഒന്നാംതരം പാറയാണ്. പാറയുടെ സൈഡിൽ സൈഡ് പ്രൊട്ടക്ഷൻ വാളിന്റെ വല്ല ആവശ്യവുമുണ്ടോ? അവിടെ ലക്ഷക്കണക്കിന് രൂപമുടക്കി കെട്ടിയിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ സൈഡ് കെട്ടാൻവേണ്ടി എസ്റ്റിമേറ്റുണ്ടാ ക്കുക; തീരെ വീതികുറഞ്ഞ റോഡിൽ, റോഡിന്റെ സർഫസ് വളരെ മോശമാ ണ്, അവിടെ കോൺക്രീറ്റ് ഓട ഭംഗിയായി ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. റോഡ് സർഫസ് തൊടുന്നില്ല, കോൺക്രീറ്റ് ഓടനിർമ്മാണം അങ്ങനെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സംസ്ഥാനം മുഴുവൻ നടക്കുകയാണ്. ആ ഓട നിർമ്മാണത്തിൽ കോൺക്രീറ്റിന്റെ പകുതി സിമന്റ് കാണുകയില്ല, പകുതി മെറ്റലും കാണുകയില്ല. അത്തരം വർക്ക് നടക്കണോ? സർഫസ് മുഴുവൻ കുഴിയാണ്. ഏതിനുവേണം പ്രിഫറൻസ്? മെയിൻ റോഡുകളിൽ ആവശ്യമില്ലാത്തിടത്തൊക്കെ കലുങ്ക് തീർക്കുകയാണ്. വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകാൻ സ്ഥലമില്ല. അതുകൊണ്ട് അത്തരം വർക്കുകൾ പരിശോധിച്ചാണ് ചെയ്യുന്നത്..... ബഹളം ..... ആവശ്യമില്ലാത്ത ഓട വേണ്ടെന്നുമാത്രമേ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ, ആവശ്യമുള്ളിടത്ത് തന്നാൽ അപ്പോൾ സാംഗ്ഷൻ കൊടുക്കുന്നുണ്ട്. അത് എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ ലെവലിലെങ്കിലും കൊണ്ടുവരണം..... ബഹളം..... ഈ രാജ്യത്ത് അഴിമതി നടക്കുന്നു എന്ന് വ്യക്തമായി മനസ്സിലാക്കിക്കൊണ്ട് ഞാൻ ചെയ്തതാണ്. അതുകൊണ്ട് അത് ഗവൺമെന്റിൽ വന്നിട്ട് സാംഗ്ഷൻ കൊടുത്താൽ മതിയെന്നുപറഞ്ഞു. പാറയുടെ സൈഡിൽ പ്രൊട്ടക്ഷൻ വാൾ ആവശ്യമുണ്ടോ? ..... ബഹളം ..... ഇതിനുമുമ്പുള്ള 5 കൊല്ലക്കാലം ഭയങ്കരമായി അഴിമതി നടന്നു. ഈ ഗവൺമെന്റ് വന്നതിനുശേഷം ആവശ്യമുള്ളിടത്ത് നിർദ്ദേശം വന്നാൽ, എം.എൽ.എ. മാർ തന്നെ അത്യാവശ്യമാണെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഇമ്മീഡിയറ്റായി അതിന് നിർദ്ദേശം വരുത്തി റോഡിന്റെ സംരക്ഷണത്തിന് ഗുണകരമാണെങ്കിൽ ചെയ്യും. അത് നിരോധിച്ചിട്ടില്ല, ഗവൺമെന്റിൽ വന്നുചെയ്യണമെന്നുമാത്രമേ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളൂ.

<u>ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി</u> : സർ ബഹുമാന്യനായ മന്ത്രി പറഞ്ഞകാര്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായി ഞാൻ അംഗീകരിക്കുന്നു. ഞാൻ തിരിച്ചൊരു ചോദ്യം മന്ത്രിയോട് ചോദിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ സർക്കാർ ഖജനാവിൽനിന്നും കാശുണ്ടാക്കി അനാവശ്യമായി ചൈനയിലെ ചെങ്കോട്ടപോലെ അവിടെ കോട്ട കെട്ടിയ ഉദ്യോഗസ്ഥനെതിരെ മന്ത്രി എന്തെങ്കിലും നടപടിയെടുത്തിട്ടുണ്ടോ എന്നാണറിയേണ്ടത്?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്)</u> :അതിനുള്ള പല നടപടികളും സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ട് .....ബഹളം .....

[1 P.M] <u>ശ്രീ. മാമ്മൻ മത്തായി</u> : ബില്ലിനകത്തുനിന്നു മാത്രമേ ഞാൻ സംസാരിക്കുന്നുള്ളൂ. 20-ാം വകുപ്പിൽ Restriction on use of land between buiding line and control line .....ആദ്യം restriction ഏർപ്പെടുത്തി. അതുകഴിഞ്ഞ് ആ restriction on use of land in permission ലഭിക്കുന്നത് എങ്ങനെയെന്നാണ് 20-ഉം 21-ഉം വകുപ്പുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ആദ്യമായി ഒരു ഹൈവേയ്ക്ക് ആവശ്യമായ വിധത്തിലുള്ള സ്ഥലമെടുത്തതിനുശേഷം ബാക്കിയുള്ള വസ്തു ഉടമസ്ഥൻമാർക്ക് കൊടുക്കുന്ന സാഹചര്യമുണ്ടായില്ലെങ്കിൽ സാധാരണ ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് അത് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാക്കും. മാത്രമല്ല നാം ഇന്നുവരെ കൊണ്ടുവന്ന രീതിയനുസരിച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ പ്രത്യേകിച്ച് പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ എഞ്ചിനീയർമാർക്ക് അവകാശം കൊടുത്താൽ അത് ദുരുപയോഗം ചെയ്യുന്നതിനും K.L.U order-ൽ ഇന്നുകാണുന്ന അപാകതപോലെ ഈ അപാകത എന്നും നമുക്കൊരു ഭാരമായി തീരുമെന്ന് പറയുവാൻ ഞാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് എനിക്ക് പറയുവാനുള്ളത്- ഇത്ര പ്രധാനപ്പെട്ട വിഷയം അത് പൊതുജനങ്ങളുടെ അഭിപ്രായം കൂടി കേട്ടുകൊണ്ട് അവരുടെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ കൂടി കേട്ടുകൊണ്ട് ഒരു നല്ല നിയമമാക്കി മാറ്റാൻ കഴിയണം. അതിനുള്ള നടപടി മന്ത്രിയുടെ ഭാഗത്തുനിന്ന് ഉണ്ടാകണം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി എൻ.കെ. രാധ : I move that the Kerala Highway Protection Bill, 1999 be referred to a Select Committee. ഈ ബിൽ കൊണ്ടുവന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയേയും ഗവൺമെന്റിനേയും ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. ഇപ്പോൾ ഏഷ്യൻ ബാങ്കിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി നാലായിരം കോടി രൂപ കേരളത്തിലെ റോഡ് വികസനത്തിനുവേണ്ടി അനുവദിച്ചത് വളരെ സ്വാഗതാർഹമായ കാര്യമാണ്. കേരളത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വലിയ സാമ്പത്തിക പരിമിതിക്കുള്ളിൽ നിന്നുകൊണ്ട് സാമ്പത്തിക ബാദ്ധ്യതയില്ലാതെയാണ് ഈ ബിൽ ഇവിടെ കൊണ്ടുവന്നിരിക്കുന്നത്. മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായ അനുഭവമാണ് കേരളത്തിനുള്ളത്. മഴക്കാലത്ത് റോഡുകളൊക്കെ പൊട്ടിപൊളിഞ്ഞു പോകുകയാണ്. ആറ് മാസം മഴയും പിന്നീട് വെയിലുമായതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡുകളൊക്കെ പൊളിഞ്ഞുപോയിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊഴിവാക്കാൻ ദീർഘകാല പദ്ധതിക്കു തുടക്കം കുറിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. മാത്രവുമല്ല കേരളത്തിൽ പ്രതിദിനം അമ്പതിനായിരത്തിലധികം വാഹനങ്ങളാണ് റോഡിലൂടെ കടന്നുപോകുന്നത്. ഇതിൽ നല്ലൊരു ശതമാനവും സംസ്ഥാനത്തിനകത്ത് സർവീസ് നടത്തുന്ന ബസുകളും മറ്റ് വാഹനങ്ങളുമാണ്. ഓരോ മൂന്നുമിനിറ്റിലും ഓരോ വാഹനാപകടം വീതം ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ത്യയിൽ ആയിരത്തിൽ പതിനഞ്ച് അപകടമുണ്ടാകുമ്പോൾ കേരളത്തിൽ ആയിരത്തിൽ മുപ്പത്തിയഞ്ച് വാഹനാപകടങ്ങൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതിന് കാരണം നിരപ്പില്ലാത്ത റോഡുകളും ഗതാഗതക്കുരുക്കുമാണ്. അപ്പോൾ അതൊഴിവാക്കാനുള്ള സംവിധാനമേർപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. റോഡുകൾ നാലുവരിപ്പാതയാക്കണമെന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് നേരത്തെ ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി സംസാരിക്കുകയുണ്ടായി. അത് വളരെ നല്ല ഒരു കാര്യം തന്നെയാണ്. അപ്പോൾ ഈ വരുന്ന അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കും. ഉത്തരേന്ത്യൻ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ നോക്കിയാൽ നമുക്ക് കാണാൻ കഴിയും, അവിടെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയിലായാലും നാഷണൽ ഹൈവേയിലായാലും അവിടെയൊക്കെ ഡിവൈഡറുകൾ ഉണ്ട്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഡിവൈഡറുകളുള്ളത് സെക്രട്ടേറിയറ്റിനടുത്തും അതുപോലെ അപൂർവ്വം സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമാണ്. അപ്പോൾ അങ്ങനെ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഒരു ഭാഗത്തുകൂടി വാഹനങ്ങൾ വരുമ്പോൾ മറുഭാഗത്തുകൂടി തിരിച്ചുവിടാൻ കഴിയും. അങ്ങനെ വാഹനാപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കും. ആവശ്യമായ വീതിയും നമ്മുടെ റോഡിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമില്ലാത്തതുകൊണ്ടാണ് ഈ അപകടങ്ങളുണ്ടാകുന്നത്. ഡിവൈഡറുകളും വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ വാഹനക്കുരുക്കും അപകടവും ഒഴിവാക്കാൻ സാധിക്കും. അതുപോലെതന്നെ പല സ്ഥലങ്ങളിലും encroachment നടത്തിക്കാണ്ട് അനധികൃതമായി കെട്ടിടങ്ങളും വീടുകളുമൊക്കെ വരുകയാണ്. വീടുകളും കോമ്പൗണ്ട് വാളുകളുമൊക്കെ വരുന്ന സന്ദർഭത്തിൽ റോഡുകളെ സംബന്ധിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരവസ്ഥയുണ്ടാകുന്നു. വീടുകളിൽനിന്നും വരുന്ന വെള്ളം ഒഴുകി റോഡുകൾ മോശമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനങ്ങളിൽ പലസ്ഥലങ്ങളിലും കാണാൻ കഴിയുന്നത് ഉയരം കുറഞ്ഞിരിക്കുന്ന റോഡുകളാണ്. ഉയരം കുറഞ്ഞ റോഡുകളായതുകൊണ്ട് മഴക്കാലത്ത് മഴയുടെ കാരണമായി അതിൽ ഉറവകൾ ഉണ്ടായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അപ്പോൾ ഉറവകളുണ്ടാകുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡ് സംരക്ഷിക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരവസ്ഥയാണ് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളമുള്ളത്. വെള്ളം ഒഴുകി പോകത്തക്കവിധത്തിലുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. ഇപ്പോൾ നിയമങ്ങളുണ്ടെങ്കിൽ പോലും അനധികൃതമായി കെട്ടിടങ്ങൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഉയർന്നുവരുന്നുണ്ട്. അതുപോലെതന്നെ വീടുകളുടെ കോമ്പൗണ്ട് വാളുകൾ വരുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി റോഡ് മോശമായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇതൊക്കെ പരിശോധിക്കാനാവശ്യമായ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുണ്ടാകണം. ആ ഉദ്യോഗ സ്ഥൻമാർ അതൊക്കെ പരിശോധിക്കുന്നുണ്ടോ എന്നത് മനസ്സിലാക്കി അത് പരിശോധിക്കാത്ത ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരുടെ പേരിൽ നടപടിയെടുക്കാനുള്ള സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കണം. അപ്പോൾ നിയമം കൊണ്ടുവന്നതുകൊണ്ടു മാത്രമല്ല ആ നിയമത്തിൽ പറയുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ പാലിക്കത്തക്കവിധത്തി ലുള്ള സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കണം. ഈ സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കാത്ത ഉദ്യോഗ സ്ഥൻമാർക്കെതിരെ നടപടികളും സ്വീകരിക്കേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ ബാംഗ്ലൂർ മൈസൂർ എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേ പോലുള്ള ഹൈവേകൾ കൊണ്ടുവരാൻ കഴിയണം. അങ്ങനെയൊക്കെ വന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഇന്നുണ്ടാ കുന്ന അപകടവും ഗതാഗതക്കുരുക്കും ഒഴിവാക്കി നമ്മുടെ റോഡുകളെ സംരക്ഷിക്കാൻ സാധിക്കും. അതിനാവശ്യമായ സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കണം. മറ്റൊരു കാര്യം സൂചിപ്പിക്കുവാനുള്ളത് നേരത്തെ ഇവിടെ സൂചിപ്പിച്ച ഒരു കാര്യം തന്നെയാണ്. റോഡുകളൊക്കെ ടാർ ചെയ്തതിന്റെ പിറ്റേ ദിവസംതന്നെ അത് കുഴിച്ച് കേബിൾ വലിക്കാനും അതുപോലെ ഇലക്ട്രിക് പോസ്റ്റുകൾ സ്ഥാപിക്കാനും, പൈപ്പ് ലൈൻ ഇടാനും റോഡുകൾ കുത്തിപ്പൊളിച്ച് മോശമാക്കുന്ന അവസ്ഥയാണുള്ളത്. മഴക്കാലത്ത് ആളു കൾക്ക് നടന്നുപോകാനും വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടാകുന്നുണ്ട്. ഇത് ദിവസങ്ങ ളോളവും മാസങ്ങളോളവും നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന അവസ്ഥ കാണാൻ കഴിയുന്നു ണ്ട്. ഇതിൽ പറയുവാനുള്ളത് ഒന്നുകിൽ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. തന്നെ ഈ വർക്കു കൾ ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുവാനുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കണം. പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.ക്ക് തന്നെ കാശ് കൊടുത്ത് അവരെക്കൊണ്ട് ഈ പണി ഏറ്റെടുത്ത് നടത്തുവാ നുള്ള സംവിധാനമുണ്ടാക്കുക. ഇല്ലെങ്കിൽ മറ്റൊരു സംവിധാനമെന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് റോഡ്സിന്റെ അതോറിറ്റിയുമായി ആലോചിച്ച് ഇലക്ട്രിസിറ്റിയുടെ ആളുകൾ, അതുപോലെ ടെലഫോണിന്റെ ആളുകൾ ഇവരുമായി ആലോചിച്ച് റോഡ് സംരക്ഷിക്കാനുള്ള സംവിധാനങ്ങളുണ്ടാക്കിയാൽ നമ്മുടെ റോഡു കളെ സംരക്ഷിക്കാൻ സാധിക്കും. ഇത്തരത്തിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളുമായി മുന്നോട്ടു പോകേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. ഇതാണ് എനിക്ക് ഈ ബില്ലിന്റെ ഭാഗമായി സംസാരിക്കാനുള്ളത്.

<u>ശ്രീമതി ആർ. ലതാദേവി</u> : സർ, ഇവിടെ പലരും സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ വളരെ അത്യാവശ്യമായിട്ടുള്ള നിയമനിർമ്മാണത്തിനാണ് ഈ നൂറ്റാണ്ടിന്റെ അവസാനത്തിൽ കൂടുന്ന ഈ സെഷനിൽവച്ച് നാം തയ്യാറെടുപ്പ് നടത്തുന്നത് എന്നുള്ളതിൽ എനിക്ക് വളരെയധികം സന്തോഷമുണ്ട്. അതിന് വേദിയൊരു ക്കിയ ബഹുമാനപ്പെട്ട പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പുമന്ത്രിയെ കലവറയില്ലാതെ ഞാൻ അഭിനന്ദിക്കുകയാണ്. നാൽപ്പതും അൻപതും കൊല്ലങ്ങളായിട്ട് റോഡു കളിൽ കയ്യേറ്റങ്ങൾ നടക്കുന്നു എന്നുള്ളതിനെ സംബന്ധിച്ച് അപ്പുറത്തിരി ക്കുന്ന ചില അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ സൂചിപ്പിക്കുകയുണ്ടായി. അത് പറഞ്ഞ ആളു കൾതന്നെ ഓർഡിനൻസ് നിരാകരണം ഇവിടെ അവതരിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതൊരു വൈരുദ്ധ്യമാണ്. എനിക്ക് പ്രതിപക്ഷത്തോട് ഓർമ്മിപ്പി ക്കാനുള്ളത്, ഒരിക്കലും ഒരു നല്ല നടപടിക്ക് തുടക്കം കുറിക്കാതിരിക്കുന്നതി നേക്കാൾ എന്തുകൊണ്ടും ഭേദമാണ് താമസിച്ചാണെങ്കിൽപ്പോലും, വൈകിയാ ണെങ്കിൽപ്പോലും ഒരു നല്ല തുടക്കത്തിന് ഇപ്പോൾ ഗവൺമെന്റ് തയ്യാറായിരി ക്കുന്നത്. ഇതൊരു നല്ല തുടക്കമാണ്. ഇന്നത്തെ നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ അവസ്ഥയെക്കുറിച്ച് പറയുന്ന അവസരത്തിൽ, റോഡുകളെ സംബന്ധിച്ച് വള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

രെയധികം ആവശ്യങ്ങളുള്ള ഒരു റോഡ് സെക്ഷനെ പ്രതിനിധീകരിക്കുന്ന എം.എൽ.എ. ആണ് ഞാൻ. ഒരു എം.എൽ.എ. എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് വളരെയധികം ആവശ്യങ്ങളാണ് റോഡുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ആളുകളോട് പറയേണ്ടിവരുന്നത്. റോഡുകളുടെ ഇന്നത്തെ അവസ്ഥ എന്താണ്? റോഡുകളുടെ ഇരുഭാഗങ്ങളിലും മതിലുകൾകെട്ടി അടച്ചുവച്ചിരിക്കുകയാണ്. വെള്ളം ഒഴുകിക്കൊണ്ടിരുന്ന നാച്വറൽ ഔട്ട്ലെറ്റുകളെല്ലാം ഇപ്പോൾ മതിൽ കെട്ടി അടച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആ സ്ഥലത്ത് വീടുകൾ നിർമ്മിക്കുന്നു. വീടുകളിലെ ബാത്തുറൂമുകളിൽനിന്നുള്ള മലിനജലം ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിനുള്ള ഓടകളായിട്ടാണ് പലരും റോഡുകളെ കണ്ടുകൊണ്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഒരു ജനപ്രതിനിധി എന്നുള്ള നിലയ്ക്ക് അതു സംബന്ധിച്ച് എനിക്ക് എണ്ണിയെണ്ണി പറയാൻ സാധിക്കും. എന്റെ മണ്ഡലത്തിൽ തന്നെയുള്ള ചില സുപ്രധാനമായ റോഡുകളിൽ കടകളിൽനിന്നും വീടുകളിൽനിന്നുമുള്ള മലിനജലം ഒഴുക്കിവിടുന്നു. അത്തരത്തിൽ നമ്മുടെ ജനങ്ങളുടെ സാമൂഹികബോധം ഉയർത്തുന്ന നിലവാരത്തിലേയ്ക്ക് അവരെ എത്തിക്കാൻ സാധിക്കുന്നില്ലായെന്നുള്ളതുകൊണ്ട് അവരുടെ സാമൂഹ്യബോധം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള നിയമനിർമ്മാണത്തിന് ഈ സഭ വേദിയാക്കുകയെന്നുള്ളത് ഈ നിയമസഭയുടെ കടമയാണ്. അതിനുള്ള ഒരു എളിയ തുടക്കമാണ് ഇന്നിവിടെ നടന്നിരിക്കുന്നത്. ഒരിക്കൽ രണ്ടോ മൂന്നോ പത്തോ ലക്ഷം രൂപ മുടക്കി ഒരു ഓട കെട്ടിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഏതെങ്കിലും ഒരു വീട്ടിലോ കടയിലെ കയറുന്നതിനുവേണ്ടി ആ ഓട അടയ്ക്കുന്നു. ചില അവസരങ്ങളിൽ പഞ്ചായത്തുകളെയും കോർപ്പറേഷനുകളെയും പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പഞ്ചായത്തു വഴികൾ ദൗർഭാഗ്യവശാൽ, ആ വഴികളിൽനിന്നുള്ള മണ്ണും വെള്ളവും ഒഴുകിയൊലിച്ച് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡിൽ കെട്ടിനിൽക്കുകയും വലിയ വലിയ കുളങ്ങളായി മാറുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി. റോഡുകളുടെ സുഗമമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾക്ക് തടസ്സം നിൽക്കുന്നു. എനിക്ക് ഗവൺമെന്റിനോട് ഓർമ്മിപ്പിക്കാനുള്ളത്, ഈ നിയമം ഉണ്ടാക്കിയാൽ മാത്രം പോരാ, നിയമം നടപ്പിലാക്കണം. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ഇന്നുള്ള ധാരാളം നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ച് വിവിധ പാർട്ടികളിലുള്ള അംഗങ്ങൾ അഭിപ്രായപ്രകടനം നടത്തുകയുണ്ടായി. വയൽ നികത്താതിരിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയുള്ള നിയമങ്ങൾ ഉണ്ട്, റോഡിൽനിന്ന് ചില നിശ്ചിത അകലത്തിൽ കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുന്നതിനുള്ള നിയമമുണ്ട്, റോഡ് കയ്യേറുന്നതിന് എതിരായിട്ടുള്ള നിയമമുണ്ട്. പലപ്പോഴും പലരും അത് പാലിക്കുന്നില്ല. ഇങ്ങനെയൊരു നല്ല തുടക്കം കുറിച്ച ഗവൺമെന്റ് ഈ നിയമം നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ടി സജീവമായിട്ടുള്ള നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. അതിനാവശ്യമായ നല്ല വ്യവസ്ഥകൾ ഈ ബില്ലിൽ ഉണ്ട്. ഹൈവേ അതോറിറ്റി, കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റി എന്നിവയുടെ രൂപീകരണത്തെ സംബന്ധിച്ച് പറയുമ്പോൾ അവയുടെ പ്രവർത്തനം കുറ്റമറ്റതും അഴിമതി വിമുക്തവും നിഷ്പക്ഷവുമായിരിക്കണം. ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ പ്രത്യേകിച്ച് എന്റെ മണ്ഡലത്തിലുള്ള പാരിപ്പള്ളി-മടത്തറ റോഡിൽ റോഡ് പുറമ്പോക്കിലല്ല റോഡിലാണ് ആളുകൾ കൂരകെട്ടി താമസിക്കുന്നത്. 600-ഓളം കുടുംബങ്ങൾ കൂരകെട്ടി താമസിക്കുന്നു. തീർച്ചയായും റോഡ് സഞ്ചാരയോഗ്യമാക്കണം. അതേയവസരത്തിൽ പാവങ്ങളിൽ പാവങ്ങളായ ആ ആളുകളെ പുനരധിവസിപ്പിക്കുന്നതിനുള്ള പദ്ധതികൾകൂടി നാം അടിയന്തിരമായി ആലോചിച്ച് നടപ്പിലാക്കണം. ഇപ്പോൾ പി.ഡബ്ല്യൂ.ഡി.യിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരാണ് നിയമത്തിലെ വ്യവസ്ഥകൾ നടപ്പിലാക്കേണ്ടത്. അവർ നടപ്പിലാക്കാൻ പോകുന്ന അവസരത്തിൽ റോഡ് ബൗണ്ടറി ഐഡന്റിഫൈ ചെയ്യണം. സർവ്വേ, റവന്യൂ,

885/2010.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പോലീസ് തുടങ്ങിയ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലെ എല്ലാപേരുടെയും സഹായം ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമെ ഈ നിയമം നടപ്പിലാക്കാൻ സാധിക്കൂ എന്നുള്ളതു കൊണ്ട് വിവിധ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റുകളിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരും ജനപ്രതിനിധികളുമായിട്ടുള്ള ഒരു ഉപദേശകസമിതി ഈ കാര്യങ്ങൾ പ്രാവർത്തികമാക്കാൻ രൂപീകരിക്കുന്നത് നല്ലതായിരിക്കും. ഈ ബില്ലിൽ ഹൈവേയുടെ എക്സ്പ്ലനേഷനിൽ ഒരു കാര്യം പറഞ്ഞിരിക്കുന്നു. ചടയമംഗലം നിയോജകമണ്ഡലത്തെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ സന്തോഷകരമായിട്ടുള്ള ഒരു കാര്യമാണ് നിർവ്വചനത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. ആ നിർവ്വചനം വേണ്ടരീതിയിൽ മനസ്സിലാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ കടലിനേയും മലയേയും അതിലുപരി തമിഴ്നാടിനേയും കേരളവുമായി ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന, നാഷണൽ ഹൈവേയും ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് റോഡും സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയും കടന്നു പോകുന്ന, സഖാവ് എൻ. അനിരുദ്ധൻ എം.എൽ.എ.യുടെ മണ്ഡലം, സഖാവ് ഭാർഗ്ഗവി തങ്കപ്പൻ എം.എൽ.എ.യുടെ മണ്ഡലം, സഖാവ് പിരപ്പൻകോട് മുരളി എം.എൽ.എ.യുടെ മണ്ഡലം, എന്റെ മണ്ഡലമായ ചടയമംഗലം എന്നിവയെയെല്ലാം തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന പരവൂർ-പാരിപ്പള്ളി-മടത്തറ റോഡ് സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയാകുമെന്ന് കാണുന്നതിൽ ഞാൻ സന്തോഷിക്കുന്നു. അതിനുവേണ്ടിയുള്ള പ്രഖ്യാപനം ഉടനെ ഉണ്ടാകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഒരിക്കൽക്കൂടി ബില്ലിനെ പിന്താങ്ങുന്നു.

വിദ്യാഭ്യാസവും മരാമത്തും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്) : സർ, ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച അഭിപ്രായങ്ങൾ വളരെ വിലപ്പെട്ടതാണ്. മിക്കതിനോടും ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗങ്ങൾ യോജിക്കുകയാണ് ചെയ്തിട്ടുള്ളത്. ഓരോ റോഡിനും ബിൽഡിംഗ് ലൈൻസും കൺട്രോൾ ലൈൻസുമൊക്കെ നോക്കിയിട്ട് അതിനെ സംബന്ധിച്ച് പ്രത്യേകമായി തീരുമാനം എടുക്കുന്നതാണ്. ഒരു റോഡ് നാലുവരിപാതയാക്കണമെങ്കിൽ മിനിമം എത്ര വീതി വേണം, നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേയ്ക്കും മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡുകൾക്കും ആ വീതി ഉണ്ടാകണ്ടേ? നാലുവരി പാതയ്ക്കു മിനിമം 30 മീറ്ററെങ്കിലും വീതി വേണം. അതിനു വെളിയിലായിരിക്കണം വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെയും ടെലികോമിന്റെയും പൈപ്പുലൈനുകൾ. 50 മീറ്റർ വീതം ഇപ്പോൾ സ്ഥലമിട്ടാൽ പിന്നീട് കുഴപ്പം ഉണ്ടാവുകയില്ല. എം.സി. റോഡ് വേൾഡ് ബാങ്ക് സ്കീമിന് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. മിക്കവാറും ഭാഗങ്ങളിൽ ബൈപാസ്സ് ആണ് നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത്. തിരുവല്ല, ചങ്ങനാശ്ശേരി തുടങ്ങി സ്ഥലങ്ങളിൽ ബൈപ്പാസ്സ് വേണ്ടിവരും. അടൂരിലും ബൈപാസ് വേണ്ടിവരും. കാരണം വീതി കൂട്ടാൻ പറ്റുകയില്ല. ചില സ്ഥലങ്ങളിലെങ്കിലും ബൈപാസ് തീർക്കാൻ പാടില്ലായെന്ന് ചില ആളുകൾ പറയുന്നുണ്ട്. കാരണം ടൗണിന്റെ പ്രാധാന്യം പോകും. അതുകൊണ്ട് എത്ര വീതി വേണമെങ്കിലും തന്നു കൊള്ളാമെന്നാണ് പറയുന്നത്. എന്തായാലും ബൈപാസ് നിർമ്മിക്കുംപോൾ ഈ രീതിയിൽ വീതിയെടുക്കണം. റൈറ്റ്സിന്റെ നിർദ്ദേശത്തിൽ ചില ഭാഗങ്ങളിൽ പുതിയ റോഡുകൾ നിർമ്മിക്കേണ്ടതായി വരും. ശബരിമല വെസ്റ്റിൽ വന്നിരിക്കുന്ന ഒരു നിർദ്ദേശം ഏതാണ്ട് നാല് കിലോമീറ്റർ റോഡ് വെട്ടിയാൽ 50 കിലോ മീറ്റർ ദൂരം കുറയ്ക്കാം. സർവേ നടത്തിയപ്പോൾ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കാര്യമാണ്. പക്ഷെ നാലു കിലോമീറ്റർ വനത്തിനകത്തു കൂടിയാണ് റോഡ് വെട്ടേണ്ടത്. അതിന് കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റിന്റെ അനുവാദം വേണ്ടിവരും. അത് ടേക്ക്-അപ് ചെയ്യാം. പ്രധാനമന്ത്രി വിളിച്ചുകൂട്ടിയ സൂപ്പർ ഹൈവേയ്ക്കുവേണ്ടിയുള്ള ഒരു കോൺഫറൻസിൽ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിനുവേണ്ടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

വനപ്രദേശത്ത് സ്ഥലം കൊടുക്കുന്നതിന് അനുകൂലമായ നിലപാടാണ് എടുത്തിട്ടുള്ളത്. ആ നിലപാട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് പ്രയോജനപ്പെടുത്താം. ശബരിമലയിലെ കിസുമം ഭാഗം വൺവേ ആക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. അതിന് മിനിസ്ട്രി ഓഫ് എൻവയോൺമെന്റിന്റെ അനുമതി കിട്ടണം. അതു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞാൽ ഒന്നാംതരം റോഡ് തീർത്ത് അവിടത്തെ ട്രാഫിക് പ്രശ്നം മാറ്റിയെടുക്കാം. റോഡിന്റെ വീതിയെ സംബന്ധിച്ച് ബഹുമാനപ്പെട്ട മാമ്മൻ മത്തായി ചില സംശയങ്ങൾ ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. എറണാകുളത്തെ ഏറ്റവും ഇടുങ്ങിയ റോഡാണ് ബ്രോഡ്വേ, 70 അടി വീതി. പ്രത്യേകിച്ചും തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചി മേഖല ആയതുകൊണ്ട് അന്ന് വളരെ വീതിയായിട്ടാണ് എടുത്തത്. കാഞ്ഞങ്ങാട് ഭാഗത്തുള്ള റോഡിന്റെ വീതി 100 അടിയാണ്. ഒരു സെൻചുറിയാഘോഷിച്ച പാലത്തിന്റെ റിപ്പോർട്ട് ഞാൻ വായിച്ചു.. സിന്ദിയിലെ പാലം. 100 അടി വീതിയിൽ തീർത്തതാണ്. ഇപ്പോൾ പുതിയ പാലം തീർക്കുന്നതു പോലും വളരെ ഞെരുങ്ങിയാണ്. മട്ടാഞ്ചേരി ഭാഗത്ത് 30 അടിയുള്ള ഒരു പാലം തീരുകയാണ്. നമുക്ക് അങ്ങനെ ഉയർന്നു ചിന്തിക്കാൻ കഴിയില്ല. 7 മീറ്ററാണ്. 4 വരി പാതയാകുംപോൾ അതുകൊണ്ട് പ്രയോജനമുണ്ടാകണ്ടേ? എറണാകുളത്തെ ബൈപ്പാസ്, ഇപ്പോൾ അതിന്റെ അപ്പുറവും ഇപ്പുറവും നാലു വരിയായി. ആ ബൈപ്പാസ്/പാലം തീർത്തത് 7 മീറ്ററിലാണ്. നമുക്ക് ഒരു കാഴ്ചപ്പാടുണ്ടാകണം.

<u>ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ്</u> : റോഡിന് വീതി വേണമെന്നുള്ള കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. എൻ.എച്ച് 47 ന്റെ 4 വരിപാത ചേർത്തല മുതൽ ആലുവ വരെ വന്നു നിൽക്കുകയാണ്. പബ്ലിക് അക്കൗണ്ടസ് കമ്മിറ്റി ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാരെ വിളിച്ചയവസരത്തിൽ നാലുവരി പാത കുറെക്കൂടി നീട്ടുന്ന കാര്യത്തെക്കുറിച്ച് ചോദിക്കുകയുണ്ടായി അവിടെ വച്ച് ഉദ്യോഗസ്ഥൻമാർ പറഞ്ഞ ഒരു സംഗതി, ഇതിന്റെ സർവേയുടെയടിസ്ഥാനത്തിൽ ചാലക്കുടി വരെ മാത്രമേ നാലു വരിയുടെ ആവശ്യമുള്ളൂ. ബാക്കി ഭാഗം നാലു വരി ആവശ്യമില്ലെന്നാണ്. എൻ. എച്ച് 47 എങ്കിലും നാലു വരിയാക്കാൻ കഴിയാത്ത ഒരു സാഹചര്യം നിലനിൽക്കുപോൾ മിനിസ്റ്റർ പറയുന്നതെല്ലാം ഭാവനയിൽ നല്ല കാര്യങ്ങളാണ്. ആർക്കും തർക്കമുള്ളതല്ല. ഈ സർവേയും മറ്റു കാര്യങ്ങളും നിൽക്കുമ്പോൾ ഇത് എങ്ങനെ പ്രയോഗികമാക്കാൻ കഴിയും?

<u>ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ്</u> : അങ്ങനെയൊരു സമീപനമല്ല ഗവൺമെന്റിനുള്ളത്. എൻ.എച്ച് 47 മുഴുവൻ നാലുവരി പാത ആക്കണമെന്നുള്ള അഭിപ്രായമാണ്. സ്ഥലം കിട്ടുകയില്ല. അതിന് സ്ഥലം എടുക്കാം. ഞങ്ങളൊക്കെ എം. എൽ.എ ആയിരുന്ന സമയത്ത് തിരുവനന്തപുരത്ത് വീതി കൂട്ടാൻവല്ല ബുദ്ധിമുട്ടും ഉണ്ടായിരുന്നോ? ഇപ്പോൾ എത്ര ബുദ്ധിമുട്ടിയിട്ടാണ് വീതി കൂട്ടുന്നത്. പ്ളാമൂട് എല്ലാം നാലുവരി പാതയാകുകയാണ്. അതിന്റെ പ്രവർത്തനം ആരംഭിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ഈ ജൂൺ മാസം പണി തീർക്കത്തക്കവണ്ണം നീങ്ങിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ചാല-കിഴക്കേകോട്ടയിലേക്കുള്ള വഴി രണ്ടു വരിയാക്കണമെന്നു പറഞ്ഞു. പരമാവധി 4 വരി. ഞാൻ തന്നെ അവിടെ ആറുവരിയാക്കാൻ തീരുമാനിച്ച് കാബിനറ്റിൽ കൊണ്ടുവന്നു. 4 വരിക്കാണെങ്കിൽ റെയിൽവേ തരും. ആറുവരിക്കാണെങ്കിൽ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് മുടക്കണം. സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റ് തന്റേടത്തോടെ ആറു വരിയാക്കാൻ തീരുമാനമെടുത്തു. അഡീഷണലായിട്ട് ഒരു കോടി രൂപ കൊടുത്തു. സിറ്റിക്കകത്ത് അങ്ങനെ എത്രയോ വർക്കുകൾ നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. അതുകൊണ്ട് മൊത്തത്തിൽ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ റോഡുകൾ തീർക്കുപോൾ റോഡിന്റെ സൈഡിൽ കൂടി വാട്ടർ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതോറിറ്റിയുടെ പൈപ്പുകൾ ഇടാതെ റോഡിന്റെ വെളിയിൽ കൂടി എടുക്കേണ്ടതാണ്. ഇതിനൊരു തീരുമാനം പഞ്ചായത്തുകളും എടുക്കണം. ഇപ്പോൾ പുതിയ റോഡിനൊക്കെ ആവശ്യത്തിന് സൗകര്യങ്ങളുണ്ട്. അല്ലെങ്കിൽ ഒരു കാലത്തും റോഡ് നന്നാകാൻ പോകുന്നില്ല.

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : ഉള്ളൂർ കഴിഞ്ഞ് പോകുംമ്പോൾ വാട്ടർ അതോറിറ്റിയുടെ പൈപ്പ് റോഡിന്റെ നടുക്ക് കൂടിയിട്ട് തന്നെയാണ് പോകുന്നത്.

ശ്രീ. പി.ജെ ജോസഫ് : ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ പല തവണ കോൺഫറൻസ് നടത്തിയതാണ്. പക്ഷേ നമുക്ക് ഇപ്പോഴത്തെ നിലയിൽ കൊടുക്കാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയിട്ടില്ല. രണ്ടു വശത്തും കെട്ടിടങ്ങളായിപ്പോയി. ആക്കുളം ഭാഗത്തേക്ക് ഒരു ബൈപ്പാസ് നിർമ്മിക്കുന്നുണ്ട്. നല്ല വീതിക്കെടുത്ത് ചെയ്യാനാണ് തീരുമാനിച്ചിരിക്കുന്നത്.

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : റോഡിന്റെ ടാറിംഗ് പൂർത്തിയായാൽ മൂന്നിന്റെ അന്ന് റോഡ് കുഴിക്കുന്നത് എന്തുകൊണ്ടാണ്? ഒരു കോ-ഓർഡിനേഷൻ ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടല്ലേ?

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : എന്റെയും ചോദ്യം ഇതു തന്നെയാണ്.

ശ്രീ. ജി. കാർത്തികേയൻ : ഇതൊന്ന് അവസാനിപ്പിക്കണം. അങ്ങയുടെ താൽപ്പര്യവും ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കറും കൂടി മുൻകൈയെടുത്ത മരുതൻകുഴി പാലം ഉത്ഘാടനം ചെയ്തു. ഉത്ഘാടനം കഴിഞ്ഞതിന്റെ പിറ്റേയാഴ്ച അവിടെ കുഴിച്ചു.

ശ്രീ. സി.പി. ബാലൻ വൈദ്യർ : നമ്മുടെ പ്രദേശം ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രി മറന്നു പോയതാണോ? അതു കൂടി പറയണം.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : റോഡ്സ് ആന്റ് ബ്രിഡ്ജസ് ഡവലപ്മെന്റ് കോർപ്പറേഷൻ ആദ്യമായി കൊടുത്ത പ്രോജക്ട്, കോഴിക്കോട് മുതൽ കാസർഗോഡ് വരെയുള്ള സകല റെയിൽവേ ഓവർബ്രീഡ്ജുകളും തീർക്കാനാണ്. പ്രോജക്ട് കൊടുത്ത് ഏറെ താമസിയാതെ വർക്ക് തുടങ്ങാൻ പോവുകയാണ്.

ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള : അങ്ങ് പറഞ്ഞ സ്പെസിഫിക്കേഷൻ അനുസരിച്ച് കാസർകോട് ജില്ലയിൽ 2 കിലോമീറ്ററും കണ്ണൂർ ജില്ലയിൽ 7 കിലോമീറ്ററുമാണുള്ളത്.

ശ്രീ. പി.ജെ ജോസഫ് : പടിഞ്ഞാറേ തീരം വഴി പോയാൽ എൻ.എച്ച് 47 മുഴുവനും 4 വരി പാതയാകും. അല്ലെങ്കിൽ ഒരിക്കലും ആവുകയില്ല.

മി. സ്പീക്കർ : ഒരു കാര്യം ഗതാഗതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ റോഡിന്റെ കാര്യമാണ് നാം കേന്ദ്രീകരിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഇതിന്റെ ഭാഗമല്ലെങ്കിൽ കൂടിയും നമ്മൾ ചിന്തിക്കേണ്ട ഒരു കാര്യമുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടേയും ഇറിഗേഷൻ മന്ത്രിയുടേയും ശ്രദ്ധയ്ക്ക്. റോഡ് ഡവലപ് ചെയ്യുന്നതോടൊപ്പം കാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ 4 വരി പാത കെട്ടിയാൽ ഏറ്റവും വലിയ അച്ചീവ്മെന്റാണ്. അതിനു പാരലലായിട്ടുള്ള വാട്ടർവേയിസ് കാസർകോട് മുതൽ തിരുവനന്തപുരം വരെ ഉണ്ടായിരുന്നതാണ്. ഇപ്പോൾ അവയെല്ലാം പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ് കിടക്കുന്നു. അതുകൂടി സമയബന്ധിതമായി പാരലലായിട്ടെടുത്താൽ ഈ റോഡു ഗതാഗതം തന്നെ 25% നേരത്തെ പറഞ്ഞ ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ കുറയ്ക്കാൻ സാധിക്കും. അത് ഉൾപ്പെടെയുള്ള

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കാര്യങ്ങൾ കംബൈൻഡായിട്ട് ആലോചിച്ച് മുന്നോട്ടു പോയാൽ വളരെ വലിയ ചെയ്ഞ്ച് ഒരു അഞ്ചുപത്ത് വർഷം കൊണ്ട് കേരളത്തിൽ ഉണ്ടാക്കാൻ കഴിയും.

ശ്രീ. പി.ജെ ജോസഫ് : അത് ആവശ്യമായിട്ടുള്ള കാര്യമാണ്.

ശ്രീ. ചെർക്കളം അബ്ദുള്ള : ഇപ്പോൾ വർക്ക് കാസർകോട് ജില്ലയിൽ ഇല്ല. കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട് ജില്ലകളിൽ മാത്രമാണുള്ളവർക്ക് നടക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : കാസർകോട് ജില്ലയിൽ ഇപ്പോൾ വർക്ക് നടക്കുന്നുണ്ട്. കൂടുതൽ വർക്കുകൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. അവിടെ 4 വരി പാതയാക്കുന്നുണ്ട്. ഒരു സംയവുമില്ലാത്ത കാര്യമാണ്. മംഗലാപുരം-ഗോവ വഴിയുള്ളതിന് ശക്തമായ പോരാട്ടം നടക്കുകയാണ്. അത് നമ്മൾ വാങ്ങിച്ചെടുക്കണം. അനുവദിക്കാതിരിക്കാൻ പറ്റില്ല. കായംകുളം താപനിലയം അനുവദിച്ചെടുത്തതുപോലെ ഈ പോരാട്ടം തുടർന്ന് അനുവദിപ്പിച്ചെടുക്കണം. നമുക്ക് മുന്നോട്ടു പോകണം. അങ്ങ് പറഞ്ഞ ഈ വാട്ടർവേയിസ് വളരെ അത്യാവശ്യമാണ്.

ശ്രീ. ടി.എം. ജേക്കബ് : ഈ നാലുവരി പാത ഇപ്പോൾ ശരിക്ക് പണി നടക്കുന്ന ഒരു സ്ഥലമുണ്ട്; പാലാ-ഈരാറ്റുപേട്ട.

ശ്രീ. പി.സി ജോർജ് : അത് ശരിയല്ല. അത് പുഞ്ഞാർ-ഈരാറ്റുപേട്ട യാണ് നടക്കുന്നത്.

ശ്രീ. പി.ജെ. ജോസഫ് : സംസ്ഥാനത്തെ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലും ഒട്ടേറെ ബൈപ്പാസുകളുടെ പണി നടക്കുന്നുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ : വാട്ടർ വേയിസിന്റെ കാര്യം?

ശ്രീ. പി.ജെ.ജോസഫ് : വാട്ടർവേയിസ് പണി തീരേണ്ടതാണ്. തിരുവനന്തപുരം-കോവളം ബൈപ്പാസുകൾ ഇപ്പോൾ വർക്ക് തീരാൻ പോവുകയാണ്. ആക്കുളം പാലം എത്ര കാലമായി മുടങ്ങിക്കിടന്നതാണ്. അത് തീരാൻ പോവുകയാണ്. റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജിന്റെഒരൊറ്റ തടസ്സമേയുള്ളൂ. ബഹുമാനപ്പെട്ട സ്പീക്കർ ഇടയ്ക്കിടയിക്ക് യോഗം വിളിക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് തീരുവനന്തപുരം മേഖലയിലെ വർക്കുകൾ സ്പീഡ്അപ് ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ട്..... ബഹളം..... ഇവിടെ മാത്രമല്ല, ഞാൻ കഴിഞ്ഞ ദിവസം മലബാറിലെ സുൽത്താൻബത്തേരിയിൽ പോയി ആ മേഖലയിലുള്ള എഞ്ചിനീയർമാരെ വിളിച്ച് കൂട്ടി. എല്ലാമേഖലയിലെ വർക്കുകൾ മുഴുവനും റിവ്യൂ ചെയ്തു. സമയബന്ധിതമായി തീർക്കേണ്ടത് ഒരൊറ്റ ദിവസം കൊണ്ട് ചർച്ച ചെയ്തു. കാസർകോട്, കണ്ണൂർ, കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം, പാലക്കാട് ഇത്രയും ജില്ലയിലെ വർക്കുകളെക്കുറിച്ച് വ്യക്തമായ ധാരണയുണ്ടാക്കി മുന്നോട്ടുനീങ്ങുകയാണ്. കൊല്ലത്ത് ഒരു ജംഗ്ഷൻ ഇംപ്രൂവ്മെന്റ് ഏകദേശം ഒരു കോടി രൂപ മുടക്കി പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബൈപ്പാസ് വേറെ എടുക്കുകയാണ് റോഡ് ഗതാഗതത്തിന് പ്രാധാന്യം മറ്റെന്നത്തേക്കാളും വർദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നു. റെയിൽവേയുടെ പ്രാധാന്യം കുറയുകയും, ആകെയുള്ള ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ കൂടി റോഡുകൾ വഴി വന്നിരിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. എല്ലാ റോഡുകളും ശക്തിപ്പെടുത്തുന്നതിന് കൂടുതൽ പ്രാധാന്യം കൊടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ഇന്ന് കാസർഗോഡു നിന്ന് തിരുവനന്തപുരത്തു വരാൻ 16,17 മണിക്കൂർ എടുക്കും. കേന്ദ്ര ഗവൺമെന്റ് ഒരു സൂപ്പർ ഹൈവേയ്ക്ക് സ്റ്റഡി നടത്തി, ആ സ്റ്റഡിയിൽ ആദ്യത്തെ സെക്ടറായിട്ടുള്ള കുന്നമംഗലവും, പാച്ചപൊയ്കയും-ഇപ്പോൾ അത് നാഷണൽ ഹൈവേ അല്ല. പാരലൽ ആയിട്ടുള്ള റോഡാണ്. ഒറ്റ റോഡും ക്ലോസ് ചെയ്യാതെയുള്ള, കാസർഗോഡു നിന്നും കയറിയാൽ ആറു മണിക്കൂർ കൊണ്ട് തിരുവനന്ത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പുരം വരാവുന്ന റോഡ്, അത് അൽഭുതം തോന്നുന്നു. എക്സ്പ്രസ് ഹൈവേയുടെ ആദ്യ പോർഷൻ നമ്മൾ ഇപ്പോൾ ഗ്ലോബൽ ടെൻഡർ വിളിച്ചിരിക്കുകയാണ്. രാവിലെ 4 മണിക്ക് പോന്നാൽ നിയമസഭ ആരംഭിക്കുന്ന സമയത്ത് ഇവിടെ എത്താം. കുന്നമംഗലത്തു നിന്ന് പാച്ചപൊയ്ക വരെയുള്ളതിന് ടെൻഡർ വിളിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അത് ഓരോ സെക്ടറായി എടുത്ത് ബി.ഒ.ടി സ്കീമിൽ നടപ്പാകുമെന്ന് വന്നിരിക്കുന്നു. 30 കോടി രൂപയുടെ മട്ടാഞ്ചേരി പാലത്തിന്റെ പണി തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. പതിമൂന്നരക്കൊല്ലം ടോൾ പിരിക്കാൻ അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നു. ഒറ്റപൈസ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റിന് മുടക്കില്ല. ഒറ്റപൈസ മുടക്കില്ലാതെ 30 കോടി രൂപയുടെ പാലം ഒരു കൊല്ലം കൊണ്ട് തീരാൻ പോകുകയാണ്, അങ്ങനെയുള്ള വർക്കുകളിലേക്ക് നമ്മൾ നീങ്ങുകയാണ് ബി.ഒ.ടി. സ്കീം വന്നാൽ. തിരുവല്ല ബൈപാസ് പണി നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. തിരുവല്ല, ചങ്ങനാശ്ശേരി എല്ലാ ബൈപാസിന്റെ പണിയും നടന്നുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്, തിരുവല്ല ബൈപാസ് ഈ ഗവൺമെന്റ് അധികാരം ഒഴിയുന്നതിനു മുൻപ് തീർത്തിരിക്കും. ബഹുമാനപ്പെട്ട ശ്രീ. കടമ്മനിട്ടയ്ക്കറിയാം ഇന്നലെ അവിടെപ്പോയി ഒരു പാലത്തിന്റെ തറക്കല്ലിട്ടിട്ടുണ്ട്. ആറൻമുള മുതൽ കുറ്റൂർ വരെയുള്ള 11 കിലോമീറ്റർ റോഡ്. ഭരണകക്ഷിയുടെ എന്ന് നിങ്ങൾ പറയുമ്പോൾ ചങ്ങനാശ്ശേരി ബൈപാസ്, തിരുവല്ല ബൈപാസ്, കംപ്രഹെൻസീവ് ബൈപാസ് ഇതൊക്കെ ഭരണകക്ഷിയുടേതാണോ? തിരുവല്ലയും ഈ ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്തുതന്നെ തീർത്തിരിക്കും അതൊറ്റ പ്രോജക്ടിന്റെ ഭാഗമാണ്. ബഹുമാനപ്പെട്ട വടക്കേ വയനാട് എം.എൽ.എ ഒന്നുപറയട്ടെ, ബോയ്സ്ടൗൺ റോഡ് ടെൻഡർ വിളിച്ചില്ലേ? 4 കോടി രൂപയുടെ ടെൻഡർ വിളിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ആലപ്പുഴ 5 പാലങ്ങൾ തീർത്തിരിക്കുയാണ് അത് ഭരണകക്ഷിയുടേതാണോ? ഈ ഒറ്റ റോഡ് തീരുന്നതോടുകൂടി ബോയ്സ്ടൗൺ- വടക്കേ വയനാട് തീരുന്നതോടുകൂടി ആ മേഖലയുടെ മുഖഛായ തന്നെ മാറുന്നതാണ്. അത് ഭരണക്ഷിയുടേതാണോ? ആലപ്പുഴ ടൗണിൽ 5 പാലങ്ങൾ ഒന്നിച്ചായായിരുന്നു ഉല്ഘാടനം ചെയ്തതത്. ഈ സംസ്ഥാനത്ത് മറ്റൊരു കാലത്തും ഉണ്ടാകാത്ത നിലയിൽ നാലിരട്ടി, അഞ്ചിരട്ടി വർക്കുകൾ നടപ്പായിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. ബിൽ കൊടുക്കാനായിട്ട് കുറച്ചു ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ട്. ബഹുമാനപ്പെട്ട ധനകാര്യ വകുപ്പുമന്ത്രി അതിന്റെ മാർഗ്ഗം കണ്ടുപിടിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അത് കൊടുക്കുവാൻ അദ്ദേഹം തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കണമെന്ന പ്രമേയം പാസാക്കിത്തരണമെന്ന് അപേക്ഷിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ശ്രീ. കെ.കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി, അങ്ങ് അവതരിപ്പിച്ച നിരാകരണപ്രമേയം അങ്ങ് പ്രസ്സ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

മി. ശ്രീ. കെ. കുട്ടി അഹമ്മദ് കുട്ടി : സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

നിരാകരണ പ്രമേയം സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശ്രീ. മാത്യൂ മത്തായി, അങ്ങ് അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി പ്രസ് ചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീ. മാത്യൂ മത്തായി : സർ, ഞാൻ പ്രസ് ചെയ്യുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ഭേദഗതിയെ അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

ഭേദഗതി സഭ നിരാകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീമതി. എൻ.കെ. രാധ അവതരിപ്പിച്ച ഭേദഗതി പ്രസ്സുചെയ്യുന്നുണ്ടോ?

ശ്രീമതി എൻ.കെ രാധ : ഞാൻ എന്റെ ഭേദഗതി പിൻവലിക്കുന്നു.

മി. സ്പീക്കർ : ഭേദഗതി സഭയുടെ അനുമതിയോടുകൂടി പിൻവലിച്ചിരിക്കുന്നു.

1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണബിൽ പൊതുമരാമത്തും, ഗതാഗതവും, വാർത്താവിനിമയവും സംബന്ധിച്ച് V-ാം നംപർ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിയുടെ പരിഗണനയ്ക്കയക്കണമെന്ന പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രതികൂലിക്കുന്നവർ.....

പ്രമേയം സഭ അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നു.

ബിൽ സബ്ജക്ട് കമ്മിറ്റിക്ക് അയയ്ക്കുന്നു.

ബിൽ കൊണ്ടുവന്ന ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയെ പ്രത്യേകം അഭിനന്ദിക്കുന്നു.

സഭ ഇപ്പോൾ പിരിയുന്നതും നാളെ രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതുമാണ്.

(1999 ഡിസംബർ മാസം 16-ാം തീയതി വ്യാഴാഴ്ച രാവിലെ 8.30-ന് വീണ്ടും സമ്മേളിക്കുന്നതിനായി സഭ ഉച്ചയ്ക്കുശേഷം 1.35 ന് പിരിഞ്ഞു).

അനുബന്ധം - I

(15.12.1999.ലെ നക്ഷത്രചിഹ്നമിട്ട ചോദ്യം നമ്പർ 16 (*72) ദയവായി കാണുക

റോഡ് സുരക്ഷിതത്വത്തിനുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ സമർപ്പിക്കുന്നതിനായി ഗവൺമെന്റ് അഡീഷണൽ ചീഫ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനായി ഒരു ഉന്നതതല സമിതിയെ നിയമിക്കുകയുണ്ടായി. പ്രസ്തുത സമിതിയുടെ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ചീഫ് സെക്രട്ടറി ചെയർമാനായി ഒരു എംപവേർഡ് കമ്മിറ്റിയും രൂപീകരിച്ചു. പ്രസ്തുത കമ്മിറ്റിയുടെ നിർദ്ദേശമനുസരിച്ച് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വാഹനങ്ങളുടെ ഫിറ്റ്നസ് നൽകുന്നതും ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നൽകുന്നതും ഒന്നിലേറെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ കൂടി ആയിരിക്കണമെന്ന് നിർദ്ദേശിച്ചു. അതുകൊണ്ട് ഡ്രൈവിംഗ് ലൈസൻസ് നൽകുന്നത് കർശനവും സുതാര്യവും ആക്കുന്നതിന്റെ ഭാഗമായി 20-7-1999 മുതൽ പുതിയ രീതി പ്രാബല്യത്തിൽ വരുത്തുകയുണ്ടായി. അതിൻപ്രകാരം പഠന ലൈസൻസിനുള്ള എഴുത്തുപരീക്ഷ ജില്ലാ അടിസ്ഥാനത്തിലാക്കി ടെസ്റ്റ് കഴിയുന്ന മുറയ്ക്ക് പാസ്സാകുന്നവർക്ക് അപ്പോൾ തന്നെ പഠന ലൈസൻസ് നൽകുന്നതിനുള്ള ഏർപ്പാടുണ്ടാക്കി പൊതുജനങ്ങളുടെ സൗകര്യാർത്ഥം 6-11-99 മുതൽ പഠന ലൈസൻസിനുള്ള എഴുത്തുപരീക്ഷ അതാത് സബ് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസുകളുടെ പരിധികളിൽ കൂടി നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചു. ആരംഭം എന്ന നിലയിൽ ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് ജില്ലയിൽ ഒരു കേന്ദ്രത്തിൽ ആയി എന്നും, ഒന്നിലധികം ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ചേർന്ന് ടെസ്റ്റ് നടത്തണമെന്നും ഒരു ദിവസം ടെസ്റ്റിന് വിധേയരാകുന്നവരുടെ എണ്ണം 40 ആയി നിജപ്പെടുത്താനും നിർദ്ദേശിച്ചു. 1-8-99 മുതൽ പൊതുജനങ്ങളുടെ സൗകര്യാർത്ഥം എല്ലാ സബ് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസുകൾക്ക് കീഴിലും ടെസ്റ്റിംഗ് കേന്ദ്രങ്ങൾ തുടങ്ങുകയുണ്ടായി.

കൂടാതെ 20 വർഷത്തിനുള്ളിൽ പഴക്കമുള്ള വാഹനങ്ങൾ ഒരു മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസ് ഇൻസ്പെക്ടറേയും ഒരു അസിസ്റ്റന്റ് മോട്ടോർവെഹിക്കിൾ ഇൻസ്പെക്ടറേയും അതിന് മുകളിൽ പഴക്കമുള്ളവ ഒരു റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസറും ഒരു ജോയിന്റ് റീജിയണൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഓഫീസറും നടത്തുന്ന ടീം (ഇതിൽ ഒരാൾ സാങ്കേതിക പരി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

1)	Jubilee therear padavu	8 Nos	
2)	Potthankkal chal	4 Nos}	Work in progress
3)	Peremkilithodu	2 Nos	Not started
4)	Kokkalathodu	3 Nos	Completed
5)	Pallippuram Alappadu Padam	2 Nos }	Work in progress
6)	Alappadu Padavu	2 Nos}	

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അനുബന്ധം - IX

പത്താം കേരള നിയമസഭ

ബിൽ നമ്പർ 225

1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ബിൽ

കേരള സംസ്ഥാനത്തെ ഹൈവേകളുടെ സംരക്ഷണത്തിനും ഹൈവേ വികസനം ക്രമീകരിക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള

ഒരു

ബിൽ

പീഠിക --കേരള സംസ്ഥാനത്തെ ഹൈവേകളുടെ സംരക്ഷണത്തിനും വികസനത്തിനും ഹൈവേകൾക്കരികിലെ റിബൺ വികസനവും കയ്യേറ്റവും ഹൈവേകളിലെ ഗതാഗത സുരക്ഷിതത്വത്തെയും അനുയോജ്യാവസ്ഥയേയും പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കത്തക്ക വിധത്തിലുള്ള ആവശ്യങ്ങൾക്കായുള്ള അവയുടെ ഉപയോഗവും നിരോധിക്കുന്നതിനായി വ്യവസ്ഥ ചെയ്യേണ്ടത് യുക്തമായിരിക്കുകയാൽ;

ഇൻഡ്യൻ റിപ്പബ്ലിക്കിന്റെ അൻപതാം സംവൽസരത്തിൽ താഴെ പറയും പ്രകാരം നിയമമുണ്ടാക്കുന്നു:--

അദ്ധ്യായം I
പ്രാരംഭം

1. ചുരുക്കപ്പേരും വ്യാപ്തിയും ആരംഭവും.--(1) ഈ ആക്റ്റിന് 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ആക്റ്റ് എന്ന് പേർ പറയാം.

(2) ഇതിന് കേരള സംസ്ഥാനം മുഴുവൻ വ്യാപ്തി ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്.

(3) ഇത് 1999, നവംബർ 17-ാം തീയതി പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നതായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

2. നിർവ്വചനങ്ങൾ.--ഈ ആക്റ്റിൽ, സന്ദർഭം മറ്റു വിധത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടാത്തപക്ഷം,--

(എ) "മൃഗം" എന്നാൽ വളർത്തു മൃഗമോ പിടിക്കപ്പെട്ട മൃഗമോ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ബി) "അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി" എന്നാൽ 37-ാം വകുപ്പിൽ കീഴിൽ രൂപീകരിച്ച ഒരു അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(സി) "കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖ" എന്നാൽ 18-ാം വകുപ്പിൻ കീഴിൽ കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി നിശ്ചയിക്കാവുന്ന ഹൈവേയ്ക്ക് ഇരുവശവുമുള്ള ഒരു രേഖ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ഡി) "കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി" എന്നാൽ സർക്കാരോ ഈ ആക്റ്റിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി, കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി ആയി സർക്കാർ നിയമിച്ച പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ഏതെങ്കിലും സർക്കാരുദ്യോഗസ്ഥനോ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ഇ) "നിയന്ത്രണ രേഖ" എന്നാൽ, 18-ാം വകുപ്പിൽ കീഴിൽ കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി നിശ്ചയിക്കാവുന്ന കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയ്ക്കപ്പുറത്തുള്ള ഒരു രേഖ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(എഫ്) "കൈയേറ്റം" എന്നാൽ ഗതാഗതത്തിനല്ലാതെ മറ്റേതെങ്കിലും ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾക്കായി ഒരു ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഭാഗമോ കൈവശപ്പെടുത്തലും ഹൈവേയ്ക്ക് നാശനഷ്ടമുണ്ടാക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും പ്രവർത്തിയും എന്നർത്ഥമാകുന്നതും, അതിൽ,--

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(i) ഹൈവേയിലോ ഹൈവേയുടെ മീതെയോ, ഹൈവേയിലേക്ക് ഉന്തി നിൽക്കുന്നതോ ആയ കെട്ടിടത്തിന്റെയോ സ്ഥിരമോ താൽക്കാലികമോ ആയ മറ്റേതെങ്കിലും വാസ്തുഘടകത്തിന്റെയോ, ബാൽക്കണിയുടെയോ, നടപ്പന്തലുകളുടെയോ, പൂമുഖങ്ങളുടെയോ, എടുപ്പുകളുടെയോ അനധികൃത നിർമ്മാണം;

(ii) കാലാവധി നിർണ്ണയിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതിനുശേഷവും, നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളോ മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിൽപ്പെട്ട സാധനങ്ങളോ കൂട്ടിയിടുന്നതിനോ, വിൽപ്പനയ്ക്കായി സാധനങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതിനോ, തൂണുകൾ, വെയിൽ മറകൾ, കൂടാരങ്ങൾ, പന്തലുകൾ, ആർച്ചുകൾ, പ്ലാറ്റ്ഫോമുകൾ, പ്രസംഗവേദികൾ, പരസ്യ പലകകൾ, പ്രദർശന ബോർഡുകൾ, പ്രതിമകൾ, ഏതു തരത്തിലുള്ള സ്മാരകങ്ങൾ, പടികൾ, വളച്ചു കെട്ടുകൾ എന്നിവയോ അതുപോലുള്ള മറ്റ് വാസ്തു ഘടകങ്ങളോ ഉയർത്തുന്നതിനോ, അല്ലെങ്കിൽ വളർത്തു മൃഗങ്ങളെ സൂക്ഷിക്കുന്നതിനോ, കോഴി വളർത്തുന്നതിനോ, ഉദ്യാന നിർമ്മാണം ഉൾപ്പെടെയുള്ള ഏതെങ്കിലും തരം കൃഷിക്കായോ മറ്റേതെങ്കിലും ഉദ്ദേശത്തിനായോ ഹൈവേകൾ, കൈവശം വയ്ക്കുന്നതും;

(iii) ഹൈവേയിലോ, അതിലേയ്ക്ക് വ്യാപിപ്പിച്ചോ ഉള്ള ഏതുതരം കുഴിക്കലും തിട്ടകെട്ടലും;

(iv) ആരോഗ്യത്തിനും പരിസ്ഥിതിക്കും അപകടകരങ്ങളായ മാലിന്യങ്ങളും ചപ്പുചവറുകളും ഹൈവേയിൽ കൂട്ടിയിടലും, പാഴ്ജലമോ മലിന ജലമോ മറ്റ് മാലിന്യങ്ങളോ ഹൈവേയിലേക്ക് ഒഴുക്കിവിടുന്നതും കുളിക്കുന്നതിനും, കഴുകുന്നതിനും, നനയ്ക്കുന്നതിനും, മാലിന്യ നിർമ്മാർജ്ജനത്തിനും വേണ്ടി ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്നതും;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(v) ഓടകൾ, നീർച്ചാലുകൾ, ഓവുകൾ, അഴുക്കു ചാലുകൾ അഥവാ കലുങ്കുകൾ, ചിറകൾ, ഭൂഗർഭ തുരങ്കങ്ങൾ, പാലങ്ങൾ എന്നിവ പോലുള്ള ഡ്രൈനേജ് പണികൾ, ജലനിർഗമനക്കുഴലുകൾ എന്നിവ മുഖാന്തിരം ഹൈവേയുടെ വശങ്ങളിൽകൂടിയോ കുറുകെയോ ഉള്ള ജല ത്തിന്റെ സ്വതന്ത്രമോ നിയന്ത്രിതമോ ആയ ഒഴുക്കു തടയുകയോ, അടയ്ക്കുക യോ, സ്തംഭിപ്പിക്കുകയോ, നിയന്ത്രിക്കുകയോ ചെയ്യുക;

(vi) ഏതെങ്കിലും സ്വകാര്യമായതോ, പൊതുവായതോ ആയ വസ്തുവിൽ കൂടി കടന്നുപോകുന്നതും പ്രകൃതിദത്തമായ ജലമാർഗ്ഗത്തിന്റെ ഭാഗവും ആയ നീർച്ചാലുകളോ, അരുവികളോ, ജലമാർഗ്ഗങ്ങളോ വെള്ളം കെട്ടിനിന്ന് ഹൈവേയുടെ പുറംപാളിക്ക് നാശമുണ്ടാകുന്ന രീതിയിൽ തടയുകയോ അടയ്ക്കുകയോ ചെയ്യുക; എന്നിവ ഉൾപ്പെടുന്നതുമാകുന്നു.

(ജി) "സർക്കാർ എന്നാൽ കേരള സർക്കാർ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(എച്ച്) "ഹൈവേ" എന്നാൽ 3-ാം വകുപ്പു പ്രകാരം ഹൈവേ ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും റോഡ്, പാത അഥവാ ഭൂമി എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ഐ) "ഹൈവേ അതോറിറ്റി" എന്നാൽ 4-ാം വകുപ്പിൽ കീഴിൽ നിയ മിക്കപ്പെട്ട ഹൈവേ അതോറിറ്റി എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ജെ) "ദേശീയ പാത" എന്നാൽ 1956-ലെ ദേശീയപാതകൾ ആക്റ്റി (1956-ലെ 48-ാം കേന്ദ്ര ആക്റ്റ്) ന്റെ പട്ടികയിൽ ഉൾപ്പെട്ട സംസ്ഥാനത്തെ ഏതെ ങ്കിലും ദേശീയ പാതയോ അല്ലെങ്കിൽ ആ ആക്റ്റിന്റെ 2-ാം വകുപ്പ് (2)-ാം ഉപ വകുപ്പിൻ കീഴിൽ ദേശീയപാതയായി പ്രഖ്യാപിക്കപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയോ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(കെ) "നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ട" എന്നാൽ ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാ ക്കിയ ചട്ടങ്ങളാൽ നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ട എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(എൽ) "റിബൺ വികസനം" എന്നാൽ ഹൈവേയ്ക്കരികിലൂടനീളം ഹൈവേയിലോട്ട് നേരിട്ട് പ്രവേശനമുള്ള കെട്ടിടങ്ങളുടെയും വാണിജ്യ-വ്യവ സായ സ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ആവിർഭാവം എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(എം) ഒരു ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ച് "വഴി അവകാശം" എന്നാൽ അതിന്റെ അതിരുകൾക്കുള്ളിലെ ഭൂമി എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(എൻ) "ഹൈവേയുടെ മാനക വീതി" എന്നാൽ 17-ാം വകുപ്പിൻ കീഴിൽ വിനിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഒരു ഹൈവേയുടെ വീതി എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ഒ) "സംസ്ഥാനം" എന്നാൽ കേരള സംസ്ഥാനം എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(പി) "സർവ്വെ" എന്നതിൽ ഒരു ഹൈവേ പദ്ധതി തയ്യാറാ ക്കുന്നതിനോ നടപ്പാക്കുന്നതിനോ ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനോ വേണ്ടി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഒരു അതിരോ അതിരുകളോ നിർണ്ണയിക്കുന്നതും അളക്കുന്നതും രേഖപ്പെടുത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ പ്രവർത്തനങ്ങളും ഒരു റീ-സർവ്വേയും ഉൾപ്പെടുന്നു;

(ക്യൂ) "സർവ്വെ അടയാളം" എന്നാൽ ഏതെങ്കിലും സ്ഥാനത്തിന്റെയോ സ്ഥാനങ്ങളുടെയോ സ്ഥിതിയോ ദിശയോ സൂചിപ്പിക്കുകയോ, നിർണ്ണയിക്കുകയോ അല്ലെങ്കിൽ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിൽ സഹായിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റി സ്ഥാപിച്ചതോ, ഉണ്ടാക്കിയതോ, നിയോഗിച്ചതോ, നിർദ്ദേശിച്ചതോ ആയ ഏതെങ്കിലും അടയാളമോ വസ്തുവോ എന്നർത്ഥമാകുന്നു;

(ആർ) "വാഹനം" എന്നതിൽ മനുഷ്യനോ, മൃഗമോ, യന്ത്രമോ, നീരാവിയോ അല്ലെങ്കിൽ വൈദ്യുത ശക്തിയോ ഉൾപ്പെടെ ഏതുതരം ശക്തി ഉപയോഗിച്ചും വലിക്കുകയോ, ഉന്തുകയോ, ഓടിക്കുകയോ ചെയ്യുന്ന ചക്രമുള്ള ഏതു വാഹനവും എതെങ്കിലും കൈവണ്ടിയോ കലപ്പയോ അതുപോലുള്ള വാഹനവുമോ ഉൾപ്പെടുന്നതും ആകുന്നു;

അദ്ധ്യായം II

ഹൈവേകളും ഹൈവേ അതോറിറ്റികളും

3 റോഡുകളും പാതകളും ഭൂമികളും ഹൈവേ ആയി പ്രഖ്യാപിക്കൽ.-- (1) സർക്കാരിന്, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, ഏതെങ്കിലും റോഡോ, പാതയോ അല്ലെങ്കിൽ അതിനോടു ചേർന്നു കിടക്കുന്ന ഭൂമിയോ ഹൈവേ ആയി പ്രഖ്യാപിക്കാവുന്നതും, അത് ഒരു സംസ്ഥാന ഹൈവേയായോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു പ്രധാന ജില്ലാ റോഡായോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും തരം റോഡായോ തരം തിരിക്കാവുന്നതുമാണ്.

വിശദീകരണം.—ഈ വകുപ്പിൽ കീഴിൽ ഹൈവേകൾ തരംതിരിക്കുന്നതിനായി ഒരു ജില്ലയ്ക്കകത്തെയും അല്ലെങ്കിൽ അടുത്തുള്ള ജില്ലകളിലെ ഉല്പാദനകേന്ദ്രങ്ങളെയും വിപണിയേയും ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതും അവ തമ്മിലോ അവയെ ഒരു സംസ്ഥാന പാതയുമായോ ദേശീയപാതയുമായോ ബന്ധിപ്പിക്കുന്നതുമായ പ്രധാന റോഡുകളെ പ്രധാന ജില്ലാറോഡായും സംസ്ഥാനത്തിനകത്തെ ജില്ലാ ആസ്ഥാനങ്ങളെ പ്രധാന നഗരങ്ങളും പട്ടണങ്ങളുമായും അവയെ ദേശീയ പാതയുമായോ അയൽ സംസ്ഥാനങ്ങളിലെ ഹൈവേകളുമായോ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന മുഖ്യ മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഒരു സംസ്ഥാന പാതയായും കണക്കാക്കേണ്ടതാണ്.

(2) സർക്കാർ 1-ാം ഉപവകുപ്പിൽ കീഴിലുള്ള ഓരോ വിജ്ഞാപനവും, വിജ്ഞാപനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട പ്രദേശത്ത് കൂടുതൽ പ്രചാരത്തിലുള്ള രണ്ട് ദിനപ്പത്രങ്ങളിലെങ്കിലും പ്രസിദ്ധീകരിക്കേണ്ടതാണ്.

4 ഹൈവേ അതോറിറ്റികളുടെ നിയമനം.—(1) സർക്കാരിന്, ഗസറ്റു വിജ്ഞാപനം വഴി, അതിനുപ്രകാരമുള്ള വ്യവസ്ഥകൾക്കും പരിമിതികൾക്കും വിധേയമായി ഈ ആക്ടിൻ കീഴിൽ, അത്തരം പ്രദേശങ്ങൾക്ക് വേണ്ടിയോ ഒരു ഹൈവേയ്ക്കോ അല്ലെങ്കിൽ ഒരു ഹൈവേയുടെ ഭാഗത്തിനു വേണ്ടിയോ ഒരു ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ കർത്തവ്യങ്ങൾ നിർവഹിക്കുന്നതിനും അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിക്കുന്നതിനും വേണ്ടി പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ഒരു എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനിയറുടെ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഒരു ഉദ്യോഗസ്ഥനെ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ആയി നിയമിക്കാവുന്നതാണ്.

(2) സർക്കാരിന്, എപ്പോൾ വേണമെങ്കിലും, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, അതിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഏതെങ്കിലും

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ഹൈവേയുടെ നിയന്ത്രണം ഒരു ഹൈവേ അതോറിറ്റിയിൽ നിന്നും മറ്റൊരു ഹൈവേ അതോറിറ്റിയിലേക്ക് മാറ്റാവുന്നതാണ്.

5. ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും.--ഈ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായി, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് താഴെപ്പറയുന്ന അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും ഉണ്ടായിരിക്കുന്നതാണ്, അതായത്.--

(എ) വികസന പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുക;

(ബി) റിബൺ വികസനം നിയന്ത്രിക്കുക;

(സി) കയ്യേറ്റം തടയുകയും നീക്കുകയും ചെയ്യുക;

(ഡി) മുകളിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന ഏതെങ്കിലുമോ എല്ലാമോ സംഗതികൾക്ക് ആവശ്യമായതും അനുബന്ധമായതുമായ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും വിനിയോഗിക്കുക;

(ഇ) നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന മറ്റു അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും വിനിയോഗിക്കുക.

അദ്ധ്യായം III
ഹൈവേയുടെ വികസനവും സംരക്ഷണവും

6. ഒരു ഹൈവേ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് സർവേക്കു വേണ്ടി ഭൂമിയിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം. (1) ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്കോ, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ അസിസ്റ്റന്റ് എഞ്ചിനീയറുടെ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥനോ, അഥവാ ഇതിലേക്കായി ഹൈവേ അതോറിറ്റി അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഏതെങ്കിലും എജൻസിക്കോ, ഒരു ഹൈവേ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഒരു സർവ്വേ ഏറ്റെടുക്കാവുന്നതും ഈ ആവശ്യത്തിലേക്കായി,--

(എ) അയാളുടെ ജോലിക്കാരുമായും സർവ്വേ ടീമുമായും ഏതു ഭൂമിയിലും പ്രവേശിക്കാവുന്നതും അതിന്റെ അളവുകളും നിരപ്പുകളും എടുക്കാവുന്നതും,

(ബി) അത്തരം നിരപ്പുകൾ രേഖപ്പെടുത്തുകയും, അടിമണ്ണ് കുഴിക്കുകയോ, തുരക്കുകയോ ചെയ്യുകയും ഭൂമി അനുയോജ്യമാണോ അല്ലയോ എന്ന് തിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതിന് ആവശ്യമായ മറ്റെല്ലാ പ്രവൃത്തികളും ചെയ്യുകയും;

(സി) സർവ്വെ അടയാളങ്ങളും അതിരുകളും മുഖാന്തിരം നിർദ്ദിഷ്ട ഹൈവേയുടെ അതിരുകൾ നിർണ്ണയിക്കുകയും;

(ഡി) സർവ്വെ പൂർത്തിയാക്കാനോ, നിരപ്പുകൾ എടുക്കുവാനോ, അതിരുകൾ രേഖപ്പെടുത്തുവാനോ കഴിയാതിരിക്കുന്നിടത്ത് നിലവിലുള്ള വിളയോ വേലിയോ മുറിച്ചുമാറ്റി വൃത്തിയാക്കുകയും; ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

എന്നാൽ,--

(i) സൂര്യാസ്തമനത്തിനും, സൂര്യോദയത്തിനും ഇടയ്ക്ക് ഒരു കെട്ടിടത്തിലേക്ക് അപ്രകാരം പ്രവേശിക്കുവാൻ പാടുള്ളതല്ല.

(ii) താമസക്കാരന്റെ അനുവാദത്തോടുകൂടിയോ അപ്രകാരം പ്രവേശിക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു സംബന്ധിച്ച് താമസക്കാരന് കുറഞ്ഞത് നാല്പത്തെട്ട് മണിക്കൂർ സമയത്തെ നോട്ടീസ് നൽകിയശേഷവുമല്ലാതെ ഒരു വാസഗൃഹത്തിലോ സ്ഥലത്തോ അപ്രകാരം പ്രവേശിക്കാൻ പാടുള്ളതല്ല;

(iii) വാസഗൃഹത്തിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്ത് താമസിക്കുന്ന സ്ത്രീക്ക്, മാറിനിൽക്കുന്നതിന് ന്യായമായ അവസരവും സൗകര്യവും അനുവദിക്കേണ്ടതും;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(iv) പ്രവേശിക്കുന്ന പരിസരത്തിലെ താമസക്കാരുടെ സാമൂഹികവും മതപരവുമായ ആചാരങ്ങൾക്കും അനുഷ്ഠാനങ്ങൾക്കും, സാദ്ധ്യമാകുന്നിടത്തോളം അർഹമായ പരിഗണന നൽകേണ്ടതുമാണ്.

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോ, ഉദ്യോഗസ്ഥനോ, ഏജൻസിയോ, ആ ഉപവകുപ്പുമൂലം നൽകപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും അധികാരം വിനിയോഗിച്ച് കഴിയുന്നിടത്തോളം കുറച്ചു നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തേണ്ടതും, അപ്രകാരം നാശനഷ്ടങ്ങളെന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ, ആയതിനുള്ള നഷ്ടപരിഹാരം ഹൈവേ അതോറിറ്റി പ്രസ്തുത പരിസരത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥനോ കൈവശക്കാരനോ, അല്ലെങ്കിൽ രണ്ടുപേർക്കുമോ നൽകേണ്ടതും നഷ്ടപരിഹാരത്തുകയുടെ പര്യാപ്തതയെ സംബന്ധിച്ച് തർക്കമെന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ അത് ബന്ധപ്പെട്ട ജില്ലാകളക്ടർക്ക് വിടേണ്ടതും ആയതിൻമേൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ തീരുമാനം അന്തിമമായിരിക്കുന്നതുമാണ്.

7. ഹൈവേയുടെ വികസനത്തിനായി പദ്ധതി തയ്യാറാക്കൽ.—(1) ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, സ്വന്തം തീരുമാനപ്രകാരമോ തക്ക അധികാരസ്ഥന്റെ രേഖാമൂലമുള്ള അപേക്ഷയിൻമേലോ, പുതിയ ഒരു ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിനോ, നിലവിലുള്ള ഹൈവേയുടേയോ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഭാഗത്തിന്റെയോ പുനഃക്രമീകരണത്തിനോ, വികസനത്തിനോ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കോ വിശദമായ ഒരു പദ്ധതി തയ്യാറാക്കാവുന്നതും അത് ഈ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകൾക്കും അതിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയ ചട്ടങ്ങൾക്കും അനുസൃതമായി അനുമതിക്കായി കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(2) അങ്ങനെയുള്ള പദ്ധതിയിൽ,—

(എ) സർവ്വേ നടത്തിയതിനു ശേഷമുള്ള പ്ലാനുകൾ തയ്യാറാക്കൽ;

(ബി) അത് നടപ്പാക്കുന്നതിന് ആവശ്യമെന്നു ഹൈവേ അതോറിറ്റി കരുതുന്ന ഭൂമി വിലയ്ക്കെടുക്കൽ;

(സി) വിലയ്ക്കെടുക്കേണ്ട എല്ലാമോ അഥവാ ഏതെങ്കിലുമോ ഭൂമിയുടെ സംവിധാനമോ പുനഃസംവിധാനമോ;

(ഡി) നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയുടെയോ അങ്ങനെയുള്ള ഹൈവേയുടെ ഭാഗത്തിന്റെയോ ഗതി മാറ്റൽ അഥവാ അടയ്ക്കൽ;

(ഇ) വീതി കൂട്ടൽ, നിരപ്പാക്കൽ, ഉപരിതല നിർമ്മാണം, പാലം നിർമ്മാണം, മാലിന്യം ഒഴുക്കി വിടൽ, ഓട നിർമ്മാണം, ശുദ്ധജല വിതരണം, തെരുവു വിളക്ക് സംവിധാനം, പാതയോരങ്ങളിൽ വൃക്ഷങ്ങൾ നട്ടു പിടിപ്പിക്കൽ എന്നിവ ഉൾപ്പെടെയുള്ള റോഡിന്റെ നിർമ്മാണം അഥവാ പുനർ നിർമ്മാണം;

(എഫ്) നടപ്പാതകൾ, സൈക്കിൾ പാതകൾ, ഏതെങ്കിലും തരത്തിലോ വിഭാഗത്തിലോ പെട്ട വാഹനങ്ങൾക്കുള്ള പ്രത്യേക ഗതാഗത പാതകൾ എന്നിവ ആസൂത്രണം ചെയ്യൽ, പാർക്കിംഗ് സ്ഥലങ്ങൾ, പെട്രോൾ പമ്പുകൾ, സർവ്വീസ് സ്റ്റേഷനുകൾ, പരസ്യ തൂണുകളുടേയും പരസ്യ ബോർഡുകളുടേയും സ്ഥാനം, ടെലികമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ കേബിളുകളും, വൈദ്യുത ലൈനുകളും, ശുദ്ധജല വിതരണ പൈപ്പുകളും അങ്ങനെയുള്ള മറ്റു പൊതുജനോപയോഗപ്രദങ്ങളായ കാര്യങ്ങളും സ്ഥാപിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ ഭൂഗർഭക്കുഴലുകൾ എന്നിവ രൂപകല്പന ചെയ്യുകയും സജ്ജീകരിക്കുകയും ചെയ്യുക;

(ജി) ഹൈവേയോ, പരിഗണനയിലുള്ള ഹൈവേയോ സമീപവസ്തുവുമായി യോജിപ്പിക്കുന്നതിന് അനുയോജ്യമായ ദൂരത്തിൽ പ്രവേശനറോഡു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കളുടെ രൂപരേഖ തയ്യാറാക്കുക; എന്നിവയ്ക്കുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ഉണ്ടായിരിക്കേണ്ടതാണ്.

(3) ഒരു പുതിയ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുവാനോ, നിലവിലുള്ള ഹൈവേയോ, അതിന്റെ ഭാഗമോ പുനഃക്രമീകരിക്കുവാനോ ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഉദ്ദേശിക്കുമ്പോൾ, ആ ഉദ്ദേശം, അത് ഗസറ്റിൽ വിജ്ഞാപനപ്പെടുത്തേണ്ടതും, അതു സംബന്ധിച്ച് വിജ്ഞാപനത്തിൽ വിനിർദ്ദേശിക്കുന്ന ഒരു തീയതിക്കു മുമ്പായി ആക്ഷേപങ്ങളും അഭിപ്രായങ്ങളും ക്ഷണിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(4) വിജ്ഞാപനം ഹൈവേ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന പ്രദേശത്ത് കൂടുതൽ പ്രചാരത്തിലുള്ള രണ്ടു വർത്തമാനദിനപ്രത്രങ്ങളിൽ കൂടി പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തേണ്ടതും, അവയിലൊന്ന് തദ്ദേശഭാഷയിലുള്ളത് ആയിരിക്കേണ്ടതും, അങ്ങനെയുള്ള വിജ്ഞാപനത്തിന്റെ പകർപ്പുകൾ പ്രസ്തുത പ്രദേശത്തെ ശ്രദ്ധേയമായ രണ്ടു സ്ഥലങ്ങളിൽ എടുത്തു കാണത്തക്ക രീതിയിൽ പ്രദർശിപ്പിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(5) ഹൈവേ അതോറിറ്റി അതിന്റെ നിർദ്ദേശത്തിന് അന്തിമരൂപം നൽകുന്നതിനും അത് കോമ്പിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കുന്നതിനും മുമ്പായി വിജ്ഞാപനത്തിൽ വിനിർദ്ദേശിച്ച തീയതിക്ക് മുൻപായി ലഭിച്ച എല്ലാ ആക്ഷേപങ്ങളും അഭിപ്രായങ്ങളും പരിഗണിക്കേണ്ടതാണ്.

(6) ഹൈവേ അതോറിറ്റി നിർദ്ദേശത്തിന് അന്തിമ രൂപം നൽകിയശേഷം ആയത് അനുമതിക്കായി കോമ്പിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിക്ക് സമർപ്പിക്കേണ്ടതാണ്.

(7) കോമ്പിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിക്ക്, നിർദ്ദേശം, ഭേദഗതികളോടുകൂടിയോ അല്ലാതെയോ അംഗീകരിക്കുകയോ, നിരസിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതും അതിന്റെ തീരുമാനം ഗസറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തേണ്ടതുമാണ്.

8. പദ്ധതികളുടെ നടത്തിപ്പിനായി ചില പ്രവൃത്തികൾ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അധികാരം.--ഏഴാം വകുപ്പിൻ കീഴിൽ തയ്യാറാക്കിയ ഹൈവേ പദ്ധതിക്ക് കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി അനുവാദം നൽകുകയും അതിന്റെ നടത്തിപ്പിനാവശ്യമായ പണം നൽകുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, ഹൈവേ അതോറിറ്റി പണികൾ തുടരേണ്ടതും, ഇതിലേയ്ക്കായി,--

(എ) ആവശ്യമെന്നു കരുതുന്ന എല്ലാ കരാറുകളിലും കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിക്കുവേണ്ടി ഏർപ്പെടാവുന്നതും നിർവ്വഹിക്കാവുന്നതും;

(ബി) പദ്ധതിക്ക് ആവശ്യമായ സ്ഥലങ്ങൾ വിലയ്ക്കെടുക്കുവാനുള്ള ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്യാവുന്നതും;

(സി) നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഭാഗമോ താൽക്കാലികമായോ, സ്ഥിരമായോ മാറ്റുകയോ, ഗതി മാറ്റുകയോ, അടയ്ക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതും;

(ഡി) ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഭാഗമോ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ തരമോ, എണ്ണമോ, വേഗതയോ ഇതിലേക്കായി നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ട പ്രകാരമുള്ള ചട്ടങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി തടസ്സങ്ങളോ, പിരിഞ്ഞു പോകുന്ന റോഡുകളോ മറ്റേതെങ്കിലും മാർഗ്ഗങ്ങളോ ഉപയോഗിച്ച് നിയന്ത്രിക്കാവുന്നതുമാണ്.

9. ഹൈവേയുടെ പ്ലാനുകൾ സൂക്ഷിക്കൽ.--(1) ഹൈവേ അതോറിറ്റി, ഓരോ ഹൈവേയുടെയും അതിന്റെ അതിരുകളുടേയും സർവ്വേ നടത്തിയതിനുശേഷം ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ച് കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി അംഗീകരിച്ച പ്രകാരമുള്ള ഒരു പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കി സൂക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പു പ്രകാരം സൂക്ഷിക്കപ്പെടുന്ന ഒരു പ്ലാനിൽ ഹൈവേയുടെ അതിരുകൾ, റോഡിന്റെ വീതി സംബന്ധിച്ച വിശദമായ അളവുകൾ, അതിരടയാളങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള അകലം, അതിരടയാളങ്ങൾക്ക് സ്ഥാനഭ്രംശം വരുകയോ കൃത്രിമമായി മാറ്റം വരുത്തുകയോ ചെയ്യുന്ന സംഗതിയിൽ അതിരുകൾ യഥാസ്ഥാനത്ത് പുനരടയാളം ചെയ്യുന്നതിന് നിശ്ചിത സ്ഥാനങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള മതിയായ അളവുകൾ എന്നിവ വ്യക്തമായി കാണിക്കേണ്ടതാണ്.

10. ഹൈവേയുടെ അതിരുകൾ നിർണ്ണയിക്കൽ.--(1) ഹൈവേ അതോറിറ്റി 9-ാം വകുപ്പ് (1)-ാം ഉപവകുപ്പു പ്രകാരം അതു സൂക്ഷിച്ചുപോരുന്ന പ്ലാനനുസരിച്ചു ഹൈവേയിലുടനീളം ഇടവിട്ട് കല്ലുകളോ അല്ലെങ്കിൽ ദീർഘകാലം നിലനിൽക്കുന്ന അനുയോജ്യമായ മറ്റു അടയാളങ്ങളോ, അവ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന സാങ്കല്പിക രേഖ കൃത്യമായി റോഡതിരുകൾ കാണിക്കത്തക്ക വിധം സ്ഥാപിച്ച് അതിന്റെ ചുമതലയിലുള്ള ഹൈവേകളുടെ അതിരുകൾ നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതാണ്.

(2) റോഡതിരിൽ വളവുകളോ സന്ധിപ്പുകളോ ഉണ്ടായിരിക്കുന്നപക്ഷം, കല്ലുകളോ അടയാളങ്ങളോ തമ്മിൽ ബന്ധിപ്പിക്കുന്ന രേഖ, അതിരിന്റെ ശരിയായ രൂപരേഖ നൽകുന്ന തരത്തിലായിരിക്കണം സ്ഥാപിക്കേണ്ടത്.

(3) അതിർത്തി കല്ലുകൾക്ക് അഥവാ അടയാളങ്ങൾക്ക് ക്രമാനുഗത നമ്പരുകൾ നൽകാവുന്നതും അവ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായാലെന്നപോലെ, തറയിൽ സംരക്ഷിച്ചുപോരേണ്ടതുമാണ്.

11. ഹൈവേ അതിർത്തികളുടെ വാർഷിക പരിശോധന.-- അനധികൃത കയ്യേറ്റങ്ങൾ വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ അത് കണ്ടുപിടിച്ച് നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനായി ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതലയിലുള്ള ഹൈവേകളുടെ അതിരുകളിൽ വാർഷിക പരിശോധന നടത്തേണ്ടത് അതിന്റെ കർത്തവ്യമായിരിക്കുന്നതാണ്.

അദ്ധ്യായം IV

ഹൈവേയിലെ അനധികൃത കൈവശ നിരോധനവും കയ്യേറ്റം നീക്കംചെയ്യലും

12. ഹൈവേ സർക്കാർ വക സ്വത്തായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.-- സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമായിട്ടില്ലാത്ത ഒരു ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായിരിക്കുന്ന എല്ലാ ഭൂമിയും ഈ അദ്ധ്യായത്തിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്ക്, സർക്കാർ വക സ്വത്തായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

13. ഹൈവേയിലെ അനധികൃത കൈവശ നിരോധനം.--(1) ഈ വകുപ്പിൽ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടുള്ളതൊഴികെ,- ഏതൊരു വ്യക്തിയും ഗതാഗതത്തിനല്ലാതെയുള്ള ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ഏതെങ്കിലും, ഹൈവേയിലോ അതിന്റെ ഭാഗത്തോ പ്രവേശിക്കാനോ അഥവാ 2-ാം വകുപ്പിന്റെ (എഫ്) ഖണ്ഡത്തിൽ പരാമർശിക്കുന്ന പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന ഏതെങ്കിലും പ്രവർത്തി ചെയ്യുവാനോ പാടുള്ളതല്ല.

(2) ഗതാഗതത്തിന്റെ സുരക്ഷിതത്വത്തിനും സൗകര്യത്തിനും അർഹിക്കുന്ന പരിഗണന നൽകിക്കൊണ്ടും, നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന വ്യവസ്ഥകൾക്ക് വിധേയമായും അങ്ങനെയുള്ള വാടകയോ, മറ്റ് ചാർജ്ജുകളോ നൽകിയ ശേഷവും ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് ഏതൊരാളേയും.--

(i) ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയിൽ അതിന്റെ റോഡ്വേയ്ക്ക് പുറത്തായി താൽക്കാലികമായ ആവരണമോ, കൂടാരമോ, പന്തലോ അതുപോലുള്ള മറ്റു നിർമ്മാണങ്ങളോ താൽക്കാലിക സ്റ്റാളോ, ചട്ടക്കൂടോ, ചലിക്കുന്ന എടുപ്പോ നിർമ്മിക്കുന്നതിനും;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ii) ഒരു ഹൈവേയിൽ റോഡ്വേയ്ക്കു പുറത്തായി ഉപരിതലത്തിലോ നെടുകെയോ കുറുകെയോ പരസ്യ ബോർഡോ, പ്രദർശന ബോർഡോ, റെയിൽവേ അടയാള ബോർഡോ, ഒരു ആർച്ചോ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനും; അനുവദിക്കാവുന്നതാണ്.

(3) (2)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ കീഴിൽ നൽകിയിട്ടുള്ള അനുമതിയിൽ എത്ര കാലത്തേക്കാണ് ആ വ്യക്തിയേയോ ഏജൻസിയേയോ ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുവാൻ അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതെന്നും, ഏതു ആവശ്യത്തിനു വേണ്ടിയാണ് അപ്രകാരമുള്ള അധികാരം നൽകിയിട്ടുള്ളതെന്നും, കൃത്യമായി ഹൈവേയുടെ ഏതു ഭാഗമാണ് ഉപയോഗിക്കാൻ അനുവദിച്ചിട്ടുള്ളതെന്നും വ്യക്തമായി പറഞ്ഞിരിക്കേണ്ടതും, ആവശ്യമെങ്കിൽ ഹൈവേയുടെ ആ ഭാഗത്തിന്റെ ഒരു പ്ലാനോ സ്കെച്ചോ കൂടി അതോടൊപ്പം വയ്ക്കേണ്ടതുമാണ്.

(4) (2)-ാം ഉപവകുപ്പു പ്രകാരം നൽകിയ അനുമതി നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന കാലത്തേക്കു മാത്രമേ സാധുവായിരിക്കുകയുള്ളു.

(5) ഏത് ആളിന്റെയോ ഏജൻസിയുടേയോ പേരിലാണ് അനുവാദം നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ആ ആളോ ഏജൻസിയോ അനുവാദപത്രം പരിശോധനക്കായി ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോ, ഈ ആവശ്യത്തിലേക്കായി അത് അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥനോ, ആവശ്യപ്പെടുമ്പോഴൊക്കെ ഹാജരാക്കേണ്ടതും അനുവാദപത്രത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്ന കാലാവധി അവസാനിക്കുമ്പോൾ അപ്രകാരം ഉപയോഗിക്കുന്നതിനു മുമ്പുണ്ടായിരുന്ന അതേ അവസ്ഥയിൽ അതിനെ പുനഃസ്ഥാപിച്ചതിനുശേഷം അയാളോ, അതോ ആ ഭൂമിയിൽനിന്ന് ഒഴിയേണ്ടതുമാണ്.

(6) അനുമതി നൽകിയ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോ, ആഫീസറോ, അങ്ങനെ നൽകിയിട്ടുള്ള എല്ലാ അനുമതികളുടെയും വിവരങ്ങൾ അടങ്ങിയ ഒരു രജിസ്റ്റർ സൂക്ഷിക്കേണ്ടതും, ഭൂമി യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പു വരുത്തുന്നതിനായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അനുവദിച്ചിട്ടുള്ള കാലാവധി അവസാനിക്കുന്നതോടെ ഓരോ സംഗതിയിലും ഒരു പരിശോധന കൂടി നടത്താൻ ഇടയാക്കേണ്ടതുമാണ്.

14. <u>അനുമതി റദ്ദ് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള അധികാരം</u>.--13-ാം വകുപ്പുപ്രകാരം നൽകിയിട്ടുള്ള ഏതൊരു അനുമതിയും ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്കോ അധികാരപ്പെടുത്തിയ ഉദ്യോഗസ്ഥനോ,--

(എ) ഏതെങ്കിലും വാടകയോ മറ്റ് ചാർജോ യഥാവിധി നൽകുന്നില്ലെങ്കിൽ; അഥവാ

(ബി) ഏതൊരാവശ്യത്തിനാണോ അനുമതി നൽകപ്പെട്ടത്, ആ ആവശ്യം നിലവിലില്ലാതെ വന്നാൽ; അഥവാ

(സി) അനുമതിപത്രത്തിന്റെ കൈവശക്കാരൻ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും നിബന്ധനകളോ ഉപാധികളോ ലംഘിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ; അഥവാ

(ഡി) അപ്രകാരമുള്ള ഉപയോഗം ഗതാഗതത്തിനു തടസ്സമോ അപകടമോ ഉണ്ടാക്കുന്നുവെങ്കിൽ; ഏതു സമയത്തും പിൻവലിക്കാവുന്നതാണ്.

15. കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യൽ.--(1) 11-ാം വകുപ്പു പ്രകാരം നടത്തിയ ഹൈവേ അതിർത്തികളുടെ വാർഷിക പരിശോധനയുടെ ഫലമായോ, മറ്റു വിധത്തിലോ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അധികാര പരിധിയിൽപ്പെട്ട ഹൈവേയിൽ ഒരു ഭൂമി കയ്യേറ്റം നടന്നിട്ടുണ്ട് എന്ന് ബോദ്ധ്യപ്പെടുന്ന പക്ഷം,

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അത് കയ്യേറ്റത്തിനുത്തരവാദിയായ ആളിന് ഒരു നോട്ടീസ് നൽകേണ്ടതും, അതിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള സമയത്തിനുള്ളിൽ കയ്യേറ്റം മാറ്റുന്നതിന് ആവശ്യപ്പെടേണ്ടതും, അയാൾ നോട്ടീസ് പ്രകാരം പ്രവർത്തിക്കാൻ വീഴ്ച വരുത്തിയാൽ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോ ഇതിലേക്കായി അത് അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥനോ, ആവശ്യമെങ്കിൽ പോലീസിന്റെ സഹായത്തോടുകൂടി ആ കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യാവുന്നതുമാണ്.

(2) വിൽപ്പന സാധനങ്ങൾ പ്രദർശിപ്പിക്കുന്നതിനു വേണ്ടിയോ വിൽപ്പനയ്ക്കായി താൽക്കാലിക ബൂത്ത് തുറക്കാനോ, പരസ്യത്തിനുവേണ്ടിയോ, അതുപോലുള്ള മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയോ, എപ്പോഴെങ്കിലും ഒരു കയ്യേറ്റമുണ്ടായാൽ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, ആവശ്യമെങ്കിൽ, പോലീസ് സഹായത്തോടെ അങ്ങനെയുള്ള കയ്യേറ്റം പൂർണ്ണമായും നീക്കം ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

16. കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ചിലവ് വസൂലാക്കൽ.--എപ്പോഴെങ്കിലും ഒരു ഹൈവേ അതോറിറ്റിയോ അത് അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥനോ ഏതെങ്കിലും കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുകയോ, അങ്ങനെയുള്ള കയ്യേറ്റവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് എന്തെങ്കിലും സംരക്ഷണ നടപടികൾ നടത്തുകയോ ചെയ്യുമ്പോൾ, അങ്ങനെയുള്ള നീക്കം ചെയ്യലിനോ, സംരക്ഷണ നടപടികൾക്കോ നേരിടേണ്ടിവന്ന യഥാർത്ഥ ചെലവും ഓവർഹെഡ് ചാർജ് ഇനത്തിൽ അങ്ങനെയുള്ള തുകയുടെ പതിനഞ്ചു ശതമാനവും ഉൾപ്പെടെ കയ്യേറ്റത്തിനു ഉത്തരവാദികളായ ആളിൽ നിന്നും നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ ഈടാക്കേണ്ടതാണ്.

അദ്ധ്യായം V

ഹൈവേകളിലെ റിബൺ വികസന നിരോധനവും പ്രവേശന നിയന്ത്രണവും

17. ഹൈവേയുടെ മാനക വീതി.--സർക്കാർ, ഗസറ്റു വിജ്ഞാപനം വഴി ഓരോ വിഭാഗം ഹൈവേയുടെയും മാനക വീതി നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതാണ്.

18. കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖകളും നിയന്ത്രണ രേഖകളും.--(1) കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റി, ഏതൊരു ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ചും കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖകളും നിയന്ത്രണ രേഖകളും നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതും, അപ്രകാരം നിർണ്ണയിക്കുമ്പോൾ, സുരക്ഷിതവും സൗകര്യപ്രദവുമായ ഗതാഗതവും ഹൈവേയുടെ ഭാവി വികസനവും സംബന്ധിച്ച ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അർഹമായ പരിഗണന നൽകിക്കൊണ്ട് ഹൈവേയുടെ മദ്ധ്യഭാഗവും കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയും തമ്മിലുള്ള അകലമോ കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയും നിയന്ത്രണ രേഖയും തമ്മിലുള്ള അകലമോ നിർണ്ണയിക്കേണ്ടതാണ്.

വിശദീകരണം.--ഈ ഉപവകുപ്പിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി, ഒരു ഹൈവേയുടെ മദ്ധ്യഭാഗം എന്നാൽ, അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുന്നതിനായി ഹൈവേ അതോറിറ്റി പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടുള്ള ഒരു ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം, പ്ലാൻ അനുസരിച്ച് അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്താൻ നിർദ്ദേശിക്കപ്പെട്ട ഹൈവേയുടെ മദ്ധ്യവും, അങ്ങനെയുള്ള പ്ലാൻ തയ്യാറാക്കിയിട്ടില്ലാത്ത പക്ഷം ഹൈവേയുടെ അതിരുകൾക്കിടയിലെ മദ്ധ്യബിന്ദുവും, എന്നർത്ഥമാകുന്നതാണ്.

(2) ഏതൊരു വിഭാഗം ഹൈവേയെയും അഥവാ അതിന്റെ ഭാഗത്തിനെയും സംബന്ധിച്ച് നിർണ്ണയിച്ച കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖകളും നിയന്ത്രണ രേഖകളും, കോംപീറ്റന്റ് അതോറിറ്റി ഗസറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

19. ഹൈവേ അതിർത്തിയുടെയും കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടെയും ഇടയ്ക്കുള്ള ഭൂമി ഉപയോഗിക്കുന്നതിലുള്ള നിയന്ത്രണം.--(1) തത്സമയം പ്രാബല്യത്തിലുള്ള മറ്റേതെങ്കിലും നിയമത്തിലോ, ഏതെങ്കിലും കരാറിലോ, അഥവാ മറ്റു കാരണത്തിലോ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിരുന്നാലും ഏതൊരാളും, ഒരു ഹൈവേയുടെ അതിരിനും ആ ഹൈവേയെ സംബന്ധിച്ച് നിർണ്ണയിച്ച കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയ്ക്കും ഇടയിലുള്ള ഭൂമിയിൽ.--

(എ) ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള അനുമതി ഇല്ലാതെ ഒരു ഹൈവേയിലേക്കോ അതിൽ നിന്നോ ഏതെങ്കിലും പ്രവേശന മാർഗ്ഗമോ അഥവാ ചുറ്റുമതിലോ നിർമ്മിക്കുവാനോ ഉണ്ടാക്കുവാനോ, ചിട്ടപ്പെടുത്തുവാനോ;

(ബി) ഏതെങ്കിലും കെട്ടിടം നിർമ്മിക്കുകയോ, പുനർനിർമ്മിക്കുകയോ, കൂട്ടിച്ചേർക്കലുകൾ ഉൾപ്പെടെ ഏതെങ്കിലും നിലവിലുള്ള കെട്ടിടത്തിന്റെ പുറമേയുള്ള ഘടനാപരമായ രൂപത്തിൽ കാര്യമായ മാറ്റം വരുത്തുവാനോ;

(സി) ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള അനുമതിയോടുകൂടിയല്ലാതെ താഴ്ത്തിയോ, ഉയർത്തിയോ, കുഴിച്ചോ, നികത്തിയോ ഭൂമിയുടെ നിരപ്പ് വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുവാനോ;

(ഡി) എന്തെങ്കിലും നിർമ്മിക്കുന്നതോ ഉണ്ടാക്കുന്നതോ ചിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതോ ആ പണികൾ ചെയ്യുവാനോ; പാടില്ലാത്തതാണ്:

എന്നാൽ ഈ ആക്റ്റിന്റെ പ്രാരംഭ തീയതിക്കു മുമ്പ് പ്രസ്തുത ഭൂമിയിലോ, അതിൻമേലോ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും അഴുക്കു ചാലിന്റെയോ, ഓടയുടെയോ, വൈദ്യുതിലൈനിന്റെയോ, പൈപ്പിന്റെയോ, ഓവിന്റെയോ, മറ്റ് ഉപകരണങ്ങളുടെയോ കേടുപാടു തീർക്കലോ, പുതുക്കലോ, വിപുലീകരണമോ, സംരക്ഷണമോ, മെച്ചപ്പെടുത്തലോ, സംബന്ധിച്ച ഏതെങ്കിലും ജോലിക്ക് ഈ നിയന്ത്രണങ്ങൾ ബാധകമാകുന്നതല്ല.

(2) ഏതെങ്കിലും കെട്ടിടമോ അതിന്റെ ഭാഗമോ കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടെയും ഹൈവേ അതിർത്തിയുടെയും ഇടയ്ക്കുള്ള സ്ഥലത്തു സ്ഥിതി ചെയ്യുന്ന പക്ഷം, എന്തെങ്കിലും കാരണത്താൽ എപ്പോഴെങ്കിലും അങ്ങനെയുള്ള കെട്ടിടമോ അതിന്റെ ഭാഗമോ പുതുക്കി പണിയേണ്ടി വരികയാണെങ്കിൽ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് അങ്ങനെയുള്ള കെട്ടിടം കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയ്ക്ക് പുറകിലേക്ക് മാറ്റാൻ നോട്ടീസ് മുഖാന്തിരം ആവശ്യപ്പെടാവുന്നതാണ്.

20. കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടെയും നിയന്ത്രണ രേഖയുടെയും ഇടയ്ക്കുള്ള സ്ഥലം ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണം.--തൽസമയം പ്രാബല്യത്തിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിൽ എന്തുതന്നെ അടങ്ങിയിരുന്നാലും, ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള മുൻകൂട്ടിയുള്ള അനുവാദം കൂടാതെ യാതൊരാളും,--

(എ) കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടേയും നിയന്ത്രണ രേഖയുടേയും ഇടയ്ക്കു കിടക്കുന്ന ഭൂമിയിൽ ഏതെങ്കിലും കെട്ടിടമോ, വാസ്തു ഘടകമോ നിർമ്മിക്കുകയോ, പുനർനിർമ്മിക്കുകയോ അഥവാ ഉയർത്തിയോ, കുഴിച്ചോ, നികത്തിയോ, ഭൂമിയുടെ നിരപ്പ് വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുകയോ അഥവാ ഹൈവേയിലേയ്ക്ക് ഏതെങ്കിലും പ്രവേശന മാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുകയോ, രൂപപ്പെടുത്തുകയോ, ക്രമീകരിക്കുകയോ ചെയ്യുവാനോ; അഥവാ

(ബി) കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയ്ക്കും നിയന്ത്രണ രേഖയ്ക്കും ഇടയിലുള്ള ഭൂമിയിൽ നിർമ്മിച്ച കെട്ടിടത്തിന്റെ ഉപയോഗത്തിൽ കോമ്പിറ്റന്റ് അതോ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

റിറ്റി ആദ്യം ഉദ്ദേശിച്ചതോ അധികാരപ്പെടുത്തിയതോ ആയ ഉപയോഗത്തിനോ ആവശ്യത്തിനോ എന്തെങ്കിലും മാറ്റം വരുത്തുവാനോ പാടില്ല.

21. അനുവാദത്തിനുള്ള അപേക്ഷ.--(1) 19-ാം വകുപ്പിലോ 20-ാം വകുപ്പിലോ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള അനുവാദം ലഭിക്കുന്നതിനാഗ്രഹിക്കുന്ന ഏതൊരാളും ഹൈവേ അതോറിറ്റിയ്ക്ക്, നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന ഫാറത്തിലും അപ്രകാരമുള്ള വിവരങ്ങളും ഫീസു സഹിതവും, രേഖാമൂലം അപേക്ഷ നൽകേണ്ടതാണ്.

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലുള്ള ഒരു അപേക്ഷ ലഭിച്ചതിനെതുടർന്ന്, ഹൈവേ അതോറിറ്റി, ആവശ്യമെന്ന് അതു കരുതുന്ന പ്രകാരമുള്ള അന്വേഷണം നടത്തിയശേഷം, രേഖാമൂലമുള്ള ഉത്തരവ് പ്രകാരം,--

(എ) പ്രസ്തുത ഉത്തരവിൽ വിനിർദ്ദേശിക്കാവുന്ന എന്തെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾക്കു വിധേയമായി അനുവാദം നൽകുകയോ; അല്ലെങ്കിൽ

(ബി) അങ്ങനെയുള്ള അനുവാദം നൽകുന്നത് നിരസിക്കുകയോ; ചെയ്യേണ്ടതാണ്:

എന്നാൽ, ഒരു കെട്ടിടത്തിന്റെയോ വാസ്തു ഘടകത്തിന്റേയോ, നിർമ്മാണത്തിനോ, സമീപത്തുള്ള ഹൈവേയുടെ സുരക്ഷാ ആവശ്യങ്ങൾക്കോ ഗതാഗത സൗകര്യത്തിനോ അനുയോജ്യമായ രീതിയിൽ ഭൂമിയുടെ നിരപ്പോ പ്രവേശനമാർഗ്ഗമോ വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുന്നതിനോ, ഈ ആക്റ്റിന്റെ പ്രാരംഭ തീയതിയിൽ നിലവിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു കെട്ടിടത്തിന്റെയോ വാസ്തു ഘടകത്തിന്റെയോ പുനർനിർമ്മാണത്തിനോ അങ്ങിനെയുള്ള പുനർനിർമ്മാണം കെട്ടിടത്തിന്റെയോ വാസ്തു ഘടകത്തിന്റെയോ ബാഹ്യാകാരത്തിന് കാതലായ മാറ്റം വരുത്താത്ത പക്ഷം, ഹൈവേ അതോറിറ്റി സാധാരണ ഗതിയിൽ അനുവാദം നിരസിക്കാൻ പാടുള്ളതല്ല.

(3) അനുവാദം നിഷേധിക്കുന്നപക്ഷം, ഹൈവേ അതോറിറ്റി അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ രേഖപ്പെടുത്തേണ്ടതും അപേക്ഷകനെ അറിയിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(4) അപേക്ഷയിലുള്ള ഏതെങ്കിലും പോരായ്മ കാരണത്താൽ, അനുവാദത്തിനുള്ള അപേക്ഷ നിരസിക്കുകയാണെങ്കിൽ, അപേക്ഷകന്, പോരായ്മകൾ പരിഹരിച്ചുകൊണ്ട് പുതുക്കിയ ഒരു അപേക്ഷ ഹൈവേ അതോറിറ്റി സമർപ്പിക്കാവുന്നതും ഹൈവേ അതോറിറ്റി അപേക്ഷ പുതുതായി പരിഗണിക്കേണ്ടതും അതിൻമേൽ ഒരു ഉത്തരവ് പുറപ്പെടുവിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(5) (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലോ (4)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലോ അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചതിനുശേഷം രണ്ടുമാസ കാലാവധിക്കുശേഷം ഹൈവേ അതോറിറ്റി ലിഖിതമായ ഒരു ഉത്തരവും പുറപ്പെടുവിക്കുന്നില്ലായെങ്കിൽ അപേക്ഷിച്ച പ്രകാരമുള്ള അനുവാദം നൽകപ്പെട്ടതായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

എന്നാൽ, അപേക്ഷ ഏതെങ്കിലും പ്രവേശന മാർഗ്ഗം നിർമ്മിക്കുന്നതിനോ രൂപപ്പെടുത്തുന്നതിനോ, ചിട്ടപ്പെടുത്തുന്നതിനോ വേണ്ടിയുള്ളതാണെങ്കിൽ അങ്ങനെയുള്ള അനുവാദം നൽകിയതായി കരുതപ്പെടാൻ പാടില്ലാത്തതാണ്.

(6) ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ നൽകിയിട്ടുള്ളതോ നിരസിച്ചിട്ടുള്ളതോ ആയ എല്ലാ അനുവാദങ്ങളുടെയും മതിയായ വിവരങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന രജിസ്റ്റർ സൂക്ഷിക്കേണ്ടതും താൽപ്പര്യമുള്ള എല്ലാ ആളുകൾക്കും, ചാർജില്ലാതെ, പരിശോധനയ്ക്കായി രജിസ്റ്റർ ലഭ്യമാ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ക്കേണ്ടതും നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന പ്രകാരമുള്ള ഫീസ് നൽകി അങ്ങനെയുള്ള ആൾക്ക് അതിൽനിന്നും പ്രസക്ത ഭാഗങ്ങൾ കിട്ടുന്നതിന് അർഹതയുണ്ടായിരിക്കുന്നതുമാണ്.

(7) (2)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ കീഴിലോ (4)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലോ ഉള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ ഒരു ഉത്തരവുമൂലം സങ്കടമുള്ള ഏതൊരാൾക്കും അങ്ങനെയുള്ള ഉത്തരവ് കൈപ്പറ്റി 30 ദിവസത്തിനുള്ളിൽ അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിക്ക് അപ്പീൽ ബോധിപ്പിക്കാവുന്നതും, അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി അതിൻമേൽ ഒരു തീരുമാനം എടുക്കേണ്ടതും അത് അപ്പീൽ വാദിയെ അപ്പീൽ ലഭിച്ച തീയതിക്ക് ഒരു മാസത്തിനുള്ളിൽ രേഖാമൂലം അറിയിക്കേണ്ടതുമാണ്.

(8) അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയുടെ (7)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലുള്ള ഒരു ഉത്തരവുമൂലം സങ്കടമനുഭവിക്കുന്ന ഏതൊരാൾക്കും അങ്ങനെയുള്ള ഉത്തരവ് ലഭിച്ച് 30 ദിവസത്തിനകം സർക്കാർ മുമ്പാകെ ഒരു റിവിഷൻ സമർപ്പിക്കാവുന്നതാണ്.

അദ്ധ്യായം VI

22. ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളുടെ ശ്രദ്ധ തിരിക്കുകയോ കാഴ്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യുന്ന വാസ്തുഘടകങ്ങൾ നീക്കം ചെയ്യൽ.--(1) ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളുടെ ശ്രദ്ധ തിരിയുന്നതുമൂലമോ കാഴ്ച തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതുമൂലമോ പ്രത്യേകിച്ച് ഹൈവേയുടെ ഏതെങ്കിലും വളവിലോ മൂലയിലോ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടം തടയുന്നതിനായും ആവശ്യമെങ്കിൽ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് അഭിപ്രായമുള്ളപക്ഷം അപകട ഭീതി ദൂരീകരിക്കുന്നതിനോ കുറയ്ക്കുന്നതിനോ വേണ്ടി നോട്ടീസിൽ നിർദ്ദേശിക്കാവുന്ന പ്രകാരമുള്ള രീതിയിലും അങ്ങനെയുള്ള സമയത്തിനുള്ളിലും, വാസ്തു ഘടകമോ സ്ഥിരമായ വാസ്തു ഘടകത്തിന്റെ ഭാഗമായ ചുവരല്ലാതെയുള്ള നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ചുവരിന്റെ ഘടനയോ, പൊക്കമോ, സ്വഭാവമോ, വേലിയോ, മതിലോ, വൃക്ഷമോ, പരസ്യ തൂണോ, നോട്ടീസ് ബോർഡോ അല്ലെങ്കിൽ അതിൻമേലുള്ള ഏതെങ്കിലും വസ്തുവോ അതതു സംഗതിപോലെ, വ്യത്യാസപ്പെടുത്തുന്നതിനോ, മുഴുവനായി നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനോ വേണ്ടി, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, അങ്ങനെയുള്ള ഹൈവേയുടെ അരികിലുള്ളതോ, വളവിലുള്ളതോ, മൂലയിലുള്ളതോ ആയ ഭൂമിയുടെ ഉടമസ്ഥനെ കൈവശക്കാരനോ നോട്ടീസ് നൽകാവുന്നതാണ്.

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും ആളിന്, അങ്ങനെയുള്ള നോട്ടീസിലെ ഏതെങ്കിലും നിർദ്ദേശം പാലിക്കുന്നതിന് ആക്ഷേപമുള്ളപക്ഷം, അയാൾ ആ നോട്ടീസ് കൈപ്പറ്റി പതിനാലു ദിവസത്തിനകം അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ എഴുതി രേഖപ്പെടുത്തി ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് അയച്ചുകൊടുക്കാവുന്നതാണ്.

(3) ഹൈവേ അതോറിറ്റി ആക്ഷേപം ലഭിച്ച് പതിനാലു ദിവസത്തിനകം ഉന്നയിക്കപ്പെട്ട കാരണങ്ങൾ പരിഗണിക്കേണ്ടതും, രേഖാമൂലമുള്ള ഉത്തരവിലൂടെ നോട്ടീസ് പിൻവലിക്കുകയോ ഭേദഗതി ചെയ്യുകയോ അതിനെ സ്ഥിരീകരിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടതുമാണ്.

(4) (3)-ാം ഉപവകുപ്പിൻ കീഴിലുള്ള ഒരു ഉത്തരവുമൂലം സങ്കടമുള്ള ഏതൊരാൾക്കും അങ്ങനെയുള്ള ഉത്തരവ് കൈപ്പറ്റി ഏഴുദിവസത്തി

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

നകം അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റി മുമ്പാകെ അപ്പീൽ ബോധിപ്പിക്കാവുന്നതും അതിൻമേൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ തീരുമാനം അന്തിമമായിരിക്കുന്നതുമാണ്.

(5) ഏതെങ്കിലും ആൾ (3)-ാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരം ഭേദഗതി ചെയ്തതോ സ്ഥിരീകരിച്ചതോ (4)-ാം ഉപവകുപ്പിൻകീഴിൽ അവസാനതീർപ്പ് കല്പിച്ചതോ ആയ (1)-ാം ഉപവകുപ്പുപ്രകാരം നൽകപ്പെട്ട നോട്ടീസ് അനുസരിക്കാൻ വീഴ്ച വരുത്തുന്ന പക്ഷം, അയാൾക്കെതിരെ എടുക്കാവുന്ന മറ്റ് ഏതെങ്കിലും നടപടിക്ക് ഭംഗം വരാതെ, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, സ്വന്തം ചെലവിൽ കാഴ്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതിനോ ശ്രദ്ധതിരിക്കുന്നതിനോകാരണമാകുന്ന വസ്തുവിനെ മാറ്റുന്നതിനോ നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനോ നടപടി എടുക്കാവുന്നതും അപ്രകാരമുള്ള ചിലവ് അതിൻമേലുള്ള പതിനഞ്ചു ശതമാനം ഓവർഹെഡ് ചാർജ് സഹിതം, അങ്ങനെയുള്ള ആളിൽ നിന്നും നിർണ്ണയിക്കാവുന്ന പ്രകാരം ഈടാക്കേണ്ടതുമാണ്.

23. <u>ഹൈവേ സുരക്ഷിതമല്ല എന്നു കരുതുമ്പോൾ ഗതാഗതനിയന്ത്രണം.</u> - കേടുപാടുകൾ കാരണമോ മറ്റേതെങ്കിലും തരത്തിലോ, തന്റെ ചുമതലയിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗമോ വാഹനത്തിന്റെയോ കാൽനടക്കാരുടെയോ ഗതാഗതത്തിന് സുരക്ഷിതമല്ലാതായി തീർന്നുവെന്ന് ഏതെങ്കിലും സമയത്ത്, ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് തോന്നുകയാണെങ്കിൽ നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ ഹൈവേയിലൂടെയോ അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ ഏതെങ്കിലും ഭാഗത്തിലൂടെയോ ഉള്ള എല്ലാത്തരം ഗതാഗതമോ ഏതെങ്കിലും തരം ഗതാഗതമോ നിറുത്തിവച്ചുകൊണ്ട് ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഭാഗമോ അടയ്ക്കുകയോ അഥവാ ഹൈവ ഉപയോഗിക്കാവുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ തരവും എണ്ണവും വേഗതയും നിയന്ത്രിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

24. <u>ചില ഹൈവേ മുതലായവയിൽ ഭാരം കൂടിയ വാഹനങ്ങൾക്കു നിരോധനം</u> - ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയുടെയോ അതിന്റെ ഒരു ഭാഗത്തിന്റെയോ, ഉപരിതലമോ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേക്കു മുകളിലൂടെയോ അതിനു കുറുകയോ ഉള്ള ഏതെങ്കിലും പാലമോ കലുങ്കോ ചപ്പാത്തോ, ഒരു പരിധിക്കപ്പുറം ഭാരം കയറ്റിയ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിന് രൂപകല്പന ചെയ്തിട്ടുള്ളതല്ല എന്ന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് ബോധ്യമായിട്ടുള്ള പക്ഷം അതിന്, നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ അങ്ങനെയുള്ള ഹൈവേയിലൂടെയോ അതിന്റെ ഭാഗത്തിലൂടെയോ അങ്ങനെയുള്ള പാലത്തിലൂടെയോ കലുങ്കിലൂടെയോ ചപ്പാത്തിലൂടെയോ അതിനു മുകളിലൂടെയോ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നത് നിരോധിക്കുകയോ നിയന്ത്രിക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

25. താല്ക്കാലികമായി അടച്ചിട്ടുള്ള ഹൈവേയിലെ ഗതാഗതനിയന്ത്രം - (1) 8-ാം വകുപ്പിലെ (സി) യും (ഡി) യും ഖണ്ഡങ്ങൾക്കും 23-ഉം 24-ഉം വകുപ്പുകൾക്കും അനുസൃതമായി ഹൈവേ അതോറിറ്റി, ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയോ അതിന്റെ ഭാഗമോ ഗതാഗതം അനുവദിക്കാതെ താല്ക്കാലികമായി അടച്ചിടുകയോ അല്ലെങ്കിൽ അതിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം ഏതെങ്കിലും രീതിയിൽ നിയന്ത്രിക്കുകയോ ക്രമീകരിക്കുകയോ ചെയ്യാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്ന പക്ഷം അത് തൽസമയം പ്രാബല്യത്തിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിൻകീഴിൽ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് അധികാരപ്പെടുത്തപ്പെട്ട അധികാരസ്ഥനോട് അങ്ങനെയുള്ള നിയന്ത്രണങ്ങളും ക്രമീകരണങ്ങളും പ്രസ്തുത രീതിയിൽ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിന് രേഖാമൂലം ആവശ്യപ്പെടേണ്ടതാണ്.

(2) ഹൈവേ അതോറിറ്റിയിൽനിന്ന് അങ്ങിനെയുള്ള ഒരപേക്ഷ ലഭിച്ചിട്ടുള്ള പക്ഷം (1)-ാം ഉപവകുപ്പിൽ പരാമർശിച്ചിട്ടുള്ള അധികാരസ്ഥൻ അത്തരം നിയന്ത്രണങ്ങളും ക്രമീകരണങ്ങളും ഈ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കൾക്ക് അനുസൃതമായി പ്രാബല്യത്തിൽകൊണ്ടുവരുന്നതിന് ആവശ്യമായ എല്ലാ നടപടികൾക്കും എടുക്കേണ്ടതാണ്.

26. ഹൈവേയിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അനുവാദം ആവശ്യമാണെന്ന് - (1) ഏതെങ്കിലും കേബിളോ കമ്പിയോ പൈപ്പോ ഓടയോ അഴുക്കു ചാലോ ഏതെങ്കിലും രീതിയിലുള്ള നീർചാലോ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയിലൂടെയോ അതിനു കുറുകെയോ നെടുകയോ അടിയിൽ കൂടെയോ ഉള്ളിലൂടെയോ മുകളിൽ കൂടേയോ നിർമ്മിക്കുന്നതിനോ സ്ഥാപിക്കുന്നതിനോ സംരക്ഷിക്കുന്നതിനോ കൊണ്ടുപോകുന്നതിനോ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന ഏതൊരാളോ അതോറിറ്റിയോ ഏജൻസിയോ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ രേഖാമൂലമുള്ള മുൻകൂട്ടിയുള്ള അനുവാദം നേടേണ്ടതാണ്.

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പ് പ്രകാരം അനുവാദം നൽകുന്നതിന് അർഹതയുള്ള അധികാരി ഹൈവേ അതോറിറ്റി ആയിരിക്കേണ്ടതും, അങ്ങനെയുള്ള ഏത് നിർമ്മാണവും നടത്തിയിട്ടുള്ളത് കഴിയുന്നത്ര നടപാതയുടെ ഏറ്റവും അറ്റത്ത് കൂടിയാണെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തേണ്ടതും, നിർദ്ദിഷ്ട ജോലിക്ക് വേണ്ടി കൈവശം വച്ചിട്ടുള്ളതോ ബാധകമാകുന്നതോ ആയ ഹൈവേയുടെ ഭാഗമാകുന്ന ഏതെങ്കിലും ഭൂമിയെ സംബന്ധിച്ച് അതിന് ആവശ്യമെന്ന് കരുതുന്ന വ്യവസ്ഥകൾ ഏർപ്പെടുത്താവുന്നതും ഉചിതമെന്നുകരുതുന്ന ചാർജ്ജുകൾ ചുമത്താവുന്നതാണ്.

(3) ഏതെങ്കിലും ആൾ (1)-ാം ഉപവകുപ്പിനോ (2)-ാം ഉപവകുപ്പിനോ വിരുദ്ധമായി ഏതെങ്കിലും നിർമ്മാണമോ പണിയോ നടത്തുന്നപക്ഷം ആ പണി ഒരു കയ്യേറ്റം ആയിരുന്നാലെന്നപോലെ 15-ാം വകുപ്പിലെ വ്യവസ്ഥകളനുസരിച്ച്, ഹൈവേ അതോറിറ്റി, അത്തരം പണികൾ നീക്കം ചെയ്ത് ഹൈവേ പൂർവ്വ സ്ഥതിയിലാക്കുവാൻ ഏർപ്പാടുകൾ ചെയ്യേണ്ടതും ഈ ആവശ്യത്തിനായി ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്കു നേരിടുന്ന ചിലവുകൾ പതിനഞ്ചു ശതമാനം ഓവർഹെഡ് ചാർജ് സഹിതം ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ അങ്ങനെയുള്ള ആളിനെതിരായി എടുക്കാവുന്ന മറ്റേതെങ്കിലും നടപടിക്കു ഭംഗം വാരാതെ, നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ അയാളിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ടതാണ്.

27. ഹൈവേയുടെ നാശനഷ്ടങ്ങൾ തടയലും കേടുപാടു തീർക്കലും: - (1) യാതൊരാളും മനഃപൂർവ്വമോ അശ്രദ്ധയായോ തന്റെ അധീനതയിലുള്ള ഏതെങ്കിലും വാഹനമോ മൃഗമോ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേക്ക് എന്തെങ്കിലും നാശനഷ്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ ഇടയാക്കുകയോ അനുവദിക്കുകയോ ചെയ്യാൻ പാടുള്ളതല്ല.

വിശദീകരണം - ഈ വകുപ്പിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കായി, കേടുപാടു തീർക്കുന്നതിനോ മറ്റ് ഏതെങ്കിലും ആവശ്യത്തിനോ വേണ്ടി വാഹനം സ്ഥിരമായി പാർക്കു ചെയ്യുക, ഹൈവേയിൽ മൃഗങ്ങളെ മേയാൻ അനുവദിക്കുക, വളർത്തുമൃഗങ്ങളേയും കോഴിയേയും ഹൈവേ ഭൂമിയിൽ വളർത്തുക എന്നിവ ഹൈവേക്ക് നാശമുണ്ടാകുന്ന പ്രവർത്തികാളായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

(2) (1)-ാം ഉപവകുപ്പ് ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും ഹൈവേക്ക് എന്തെങ്കിലും നാശനഷ്ടം ഉണ്ടാക്കുകയാണെങ്കിൽ ഹൈവേ അതോറിറ്റി അത് നന്നാക്കേണ്ടതും അതിനുവേണ്ടി വന്ന ചെലവ് പതിനഞ്ച് ശതമാനം ഓവർഹേഡ് ചാർജ്ജുകൾ സഹിതം, ലംഘനത്തിന് ഉത്തരവാദിയായ ആൾക്ക് എതിരെ എടുക്കാവുന്നതായ് മറ്റേതെങ്കിലും നടപടിക്ക് ഭംഗം വരാത്തവിധത്തിൽ, നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ അയാളിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ടതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

28. ഹൈവേക്കുവേണ്ടി സ്ഥലമെടുപ്പ് - ഒരു ഹൈവേ പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കാൻ വേണ്ടിയോ, ഏതെങ്കിലും കയ്യേറ്റം ഒഴിവാക്കുന്നതിനോ അഥവാ ഈ ആക്റ്റിന്റെ മറ്റേതെങ്കിലും ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടിയോ ഏതെങ്കിലും ഭൂമി ആവശ്യമായി വരുന്നപക്ഷം ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് അത്തരം സ്ഥലത്തിന്റെ ഉടമസ്ഥൻ സൗജന്യമായി വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന പക്ഷം ഏറ്റെടുക്കുകയോ അഥവാ നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന പ്രകാരമുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ പാലിച്ച ശേഷം പരസ്പര ധാരണയിലൂടെ വാങ്ങുകയോ അഥവാ 1894-ലെ സ്ഥലമെടുപ്പ് ആക്റ്റിലെ (1894-ലെ 1-ാം കേന്ദ്രആക്റ്റ്) വ്യവസ്ഥകൾപ്രകാരം ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് അത്തരം സ്ഥലം പൊന്നുംവിലക്ക് എടുക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നതാണ്.

29. ഹൈവേകളോടു ചേർന്നുകിടക്കുന്ന ഭൂമിക്ക് ചില വ്യവസ്ഥകൾ ബാധകമാക്കൽ - നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ ഒരു ദേശീയ പാതയുടെ വഴി അവകാശത്തിന് പുറത്തായി ഒരു കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയും ഒരു നിയന്ത്രണ രേഖയും കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി നിയമാനുസൃതം നിശ്ചയിക്കേണ്ടതും ആക്റ്റിലെ 6,19,20,21,22,31,35 എന്നീ വകുപ്പുകളിലെ വ്യവസ്ഥകൾ ആവശ്യമായ ഭേദഗതികളോടെ ദേശീയപാതയുടെ വഴി അവകാശത്തിന് പുറത്തായും നിയന്ത്രണരേഖക്ക് അകത്തായും സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന ഭൂമിക്ക് ബാധകമാകുന്നതുമാണ്.

അധ്യായം VII

കുറ്റങ്ങളും, ശിക്ഷകളും നടപടിക്രമങ്ങളും

30. കുറ്റങ്ങൾക്കുള്ള ശിക്ഷയെ സംബന്ധിച്ച സാമാന്യ വ്യവസ്ഥ : ഈ ആക്റ്റിലേയോ അതിൽ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെയോ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥ ലംഘിക്കുന്ന ഏതൊരാളെയും പ്രസ്തുത കുറ്റത്തിന് മറ്റൊരു ശിക്ഷയും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത പക്ഷം, കുറ്റ സ്ഥാപനത്തിൻമേൽ അഞ്ഞൂറുരൂപവരെയാകാവുന്ന പിഴയോ അതേ കുറ്റത്തിന് മുമ്പ് ശിക്ഷിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ രണ്ടായിരം രൂപവരെയാകാവുന്ന പിഴയോ നൽകി ശിക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

31. ഉത്തരവുകളുടെ ലംഘനവും, തടസ്സങ്ങളും, വിവരങ്ങൾ നിരസിക്കലും - ഈ ആക്റ്റുപ്രകാരം നിർദ്ദേശം നൽകാൻ അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും ആളോ അധികാരസ്ഥനോ നിയമാനുസൃതം നൽകിയോ ഏതെങ്കിലും നിർദ്ദേശം മനഃപൂർവ്വം അനുസരിക്കാതിരിക്കുയോ, അങ്ങനെയുള്ള ആളോ അധികാരസ്ഥനോ ഈ ആക്റ്റുപ്രകാരം ആവശ്യപ്പെട്ടതോ അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതോ ആയ ഏതെങ്കിലും ചുമതലകൾ നിർവ്വഹിക്കുന്നത് തടസ്സപ്പെടുത്തുകയോ, ഈ ആക്റ്റ് പ്രകാരമോ അതിന്റെ കീഴിലോ ആവശ്യപ്പെടുന്ന ഏതെങ്കിലും വിവരങ്ങൾ നൽകാതിരിക്കുകയോ കളവാണെന്ന് തനിക്കറിയാവുന്നതോ അല്ലെങ്കിൽ സത്യമാണെന്ന് താൻ വിശ്വസിക്കാത്തതോ ആയ ഏതെങ്കിലും വിവരം നൽകുകയോ ചെയ്യുന്ന ഏതൊരാളെയും പ്രസ്തുത കുറ്റത്തിന്, മറ്റൊരു ശിക്ഷയും വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത പക്ഷം കുറ്റസ്ഥാപനത്തിന്മേൽ രണ്ടായിരും രൂപവരെയാകാവുന്ന പിഴ നൽകി ശിക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

32. പ്രവേശന മാർഗ്ഗങ്ങളുണ്ടാക്കൽ, ഏതെങ്കിലും കെട്ടിട നിർമ്മാണം മുതലായവ സംബന്ധിച്ച നിയന്ത്രണങ്ങളുടെ ലംഘനത്തിനുള്ള ശിക്ഷ - (1) 19-ാം വകുപ്പ് (1)-ാം ഉപവകുപ്പോ അഥവാ 20-ാം വകുപ്പ് (1)-ാം ഉപവകുപ്പോ പ്രകാരം ഉള്ള വ്യവസ്ഥകളെ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും പ്രവേശനമാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുയോ ഏതെങ്കിലും കെട്ടിടമോ വാസ്തു ഘട കമോ നിർമ്മിക്കുകയോ, പുനർ നിർമ്മിക്കുകയോ അഥവാ മറ്റ് ഏതെങ്കിലും പണി ചെയ്യുകയോ ചെയ്യുന്ന ഏതൊരാളിനെയും അയ്യായിരം രൂപ വരെ ആകാവുന്ന പിഴ നൽകി ശിക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

(2) തുടരുന്ന കുറ്റത്തിന്റെ സംഗതിയിൽ കുറ്റം തുടരുന്ന ഓരോ ദിവസ ത്തിനും ആയിരം രൂപവരെ ആകാവുന്ന പിഴ ചുമത്താവുന്നതാണ്.

33. കയ്യേറ്റം നടത്തുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷ - 13-ാം വകുപ്പ് (1) -ാം ഉപ വകുപ്പിലെയോ, (5)-ാം ഉപവകുപ്പിലെയോ വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിച്ചുകൊണ്ട് ഏതെങ്കിലും ഹൈവേയുടെ ഭൂമി കൈവശം വയ്ക്കുകയോ കയ്യേറ്റം ചെയ്യു കയോ ചെയ്യുന്ന ഏതൊരാളും കുറ്റസ്ഥാപനത്തിൻമേൽ ആദ്യകുറ്റത്തിന് രണ്ടായിരത്തി അഞ്ഞൂറു രൂപവരെ ആകാവുന്ന പിഴയും തുടർന്നുള്ള കുറ്റ ത്തിന് അയ്യായിരം രൂപവരെയാകാവുന്ന ഒരു മൊത്തം തുകയും കുറ്റം തുട രുന്ന ഓരോ ദിവസത്തിനും അഞ്ഞൂറു രൂപയിൽ കവിയാത്ത തുകയും പിഴ യായി നൽകാൻ ബാദ്ധ്യസ്ഥനായിരിക്കുന്നതാണ്.

34. ഹൈവേക്ക് നാശം വരുത്തുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷ - ഏതെങ്കിലും ഹൈവേക്ക് മനപൂർവ്വമോ തന്റെ ചുമതലയിലുള്ള വാഹനമോ മൃഗമോ വഴിയോ ഏതെങ്കിലും നാശനഷ്ടമുണ്ടാകാൻ ഇടയാക്കുന്ന ഏതൊരാളെയും കുറ്റസ്ഥാപനത്തിന്മേൽ പതിനായിരം രൂപവരെയാകാവുന്ന പിഴ നൽകി ശിക്ഷിക്കേണ്ടതാണ്.

35. കുറ്റങ്ങൾ രാജിയാക്കാനുള്ള അധികാരം - ഹൈവേ അതോറി റ്റിക്ക് നടപടികൾ ആരംഭിച്ച് കഴിഞ്ഞോ അതിനുമുമ്പോ ഈ ആക്റ്റിലെയോ അതിൻകീഴിലുണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലെയോ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥയ്ക്കെ തിരെയുള്ള ഒരു കുറ്റപത്രം രാജിയാക്കാവുന്നതാണ്.

അധ്യായം VIII
പലവക

36. ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാനുള്ള അധികാരം - (1) സർക്കാരിന്, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനംമൂലം., ഈ ആക്റ്റിലെ എല്ലാമോ ഏതെങ്കിലുമോ ഉദ്ദേശ്യ ങ്ങൾക്കായി ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാവുന്നതാണ്.

2. അത്തരം ചട്ടങ്ങളിൽ, പ്രത്യേകിച്ചും, മേൽപറഞ്ഞ അധികാരങ്ങ ളുടെ സാമാന്യതക്ക് ഭംഗം വരാത്ത വിധവും, താഴെ പറയുന്ന എല്ലാമോ ഏതെ ങ്കിലുമോ കാര്യങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാവുന്നതാണ്, അതായത്: -

(എ) പുതിയ ഹൈവേകളുടെ വികസനത്തിനും നിലവിൽ ഉള്ള ഹൈവേകൾ മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതിനും അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുന്നതിനും വേണ്ടി പദ്ധതികൾ തയാറാക്കൽ.

(ബി) ഹൈവേയിലേക്ക് പ്രവേശനമാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുന്നതിന് അനുവാദം നൽകുന്നതിന് പാലിക്കേണ്ട മാനദണ്ഡങ്ങൾ;

(സി) കെട്ടിട അതിർത്തിരേഖക്കും നിയന്ത്രണരേഖക്കും ഇടയിലുള്ള ഭൂമി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനായി അപേക്ഷ സമർപ്പിക്കേണ്ട ഫോറവും അതിനു നൽകേണ്ട ഫീസും;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ഡി) ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളുടെ കാഴ്ചക്ക് തടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുകയോ ശ്രദ്ധ വ്യതിചലിപ്പിക്കുയോ ചെയ്യുന്നതും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് അസഹ്യതയോ, അപകടമോ, പീഡനമോ ഉണ്ടാക്കുന്നതും തടയുക.

(ഇ) ഹൈവേയുടെ അതിർത്തി നിർണ്ണയിക്കുന്ന അതിർത്തി രേഖകൾ ശരിയായ രീതിയിൽ സൂക്ഷിക്കുക;

(എഫ്) ഹൈവേയിലോ അതിനു സമീപമോ ഉണ്ടാക്കുന്ന തടസ്സങ്ങളും, കൈയേറ്റവും, ശല്യങ്ങളും ഹൈവേക്ക് ഉണ്ടാക്കുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങളും തടയുക;

(ജി) ഈ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകൾ പ്രകാരം നൽകേണ്ടതായ അപേക്ഷയുടെ ഫോറവും ആളുകൾക്ക് അയക്കേണ്ടതായ നോട്ടീസിന്റെയും ബില്ലിന്റെയും ഫോറം, പ്ലാനുകളുടേയും പ്രസക്ത ഭാഗങ്ങളുടെയും പകർപ്പുകൾക്ക് നൽകേണ്ട ചാർജ്, ചുമത്തേണ്ടതോ ഈടാക്കേണ്ടതോ ആയ വാടകയോ ഫീസോ മറ്റ് ചാർജുകളോ എന്നിവയും;

(എച്ച്) ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിലുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ ചുമതലകൾ നിർവ്വഹിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ പൊതുമാർഗ്ഗ നിർദ്ദേശങ്ങൾ.

(ഐ) ഹൈവേയുടെ നെടുകെയും കുറുകെയും പൊതുപ്രയോജനരേഖകൾ നിർമ്മിക്കുകയോ ഇടുകയോ ചെയ്യുക;

(ജെ) നിർണ്ണയിക്കപ്പെടേണ്ടതോ നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്നതോ ആയ മറ്റേതെങ്കിലും കാര്യവും;

(3) ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയ ഏതൊരു ചട്ടവും അതുണ്ടാക്കിയതിനുശേഷം കഴിയുന്നത്രവേഗം, നിയമസഭ സമ്മേളനത്തിലായിരിക്കുമ്പോൾ, സഭ മുമ്പാകെ, ഒരു സമ്മേളനത്തിലോ തുടർച്ചയായുള്ള രണ്ടു സമ്മേളനങ്ങളിലോ പെടാവുന്ന ആകെ പതിനാലു ദിവസത്തേക്ക് വയ്ക്കേണ്ടതും, അപ്രകാരം അത് ഏത് സമ്മേളനത്തിൽ വയ്ക്കുന്നുവോ ആ സമ്മേളനമോ തൊട്ടടുത്ത സമ്മേളനമോ അവസാനിക്കുന്നതിന് മുൻപ് നിയമസഭ പ്രസ്തുത ചട്ടത്തിൽ എന്തെങ്കിലും ഭേദഗതി വരുത്തുകയോ അല്ലെങ്കിൽ ആ ചട്ടം ഉണ്ടാക്കേണ്ടതില്ലെന്ന് തീരുമാനിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നപക്ഷം, ആ ചട്ടത്തിന്, അതിനു ശേഷം അതതുസംഗതിപോലെ ഭേദഗതി ചെയ്ത രൂപത്തിൽ മാത്രം പ്രാബല്യമുണ്ടായിരിക്കുയോ അഥവാ യാതൊരു പ്രാബല്യവുമില്ലാതിരിക്കയോ ചെയ്യുന്നതുമാകുന്നു. എന്നിരുന്നാലും, അപ്രകാരമുള്ള ഏതെങ്കിലും ഭേദഗതിയോ, റദ്ദാക്കലോ ആ ചട്ടപ്രകാരം മുമ്പ് ചെയ്തിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും സംഗതിയുടെ സാധുതയ്ക്ക് ഭംഗം വരാത്തവിധത്തിലായിരിക്കേണ്ടതാണ്.

37. <u>അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയുടെ രൂപീകരണം</u> - (1) സർക്കാരിന്റെ ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, ഈ ആക്റ്റിന്റെ ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾക്ക് ആവശ്യമുള്ളത്രയും അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റികൾ രൂപീകരിക്കാവുന്നതാണ്.

(2) സർക്കാരിന്, ഗസ്റ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, അതിൽ പ്രത്യേകം പറഞ്ഞിട്ടുള്ള പ്രദേശങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച്, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ സൂപ്രണ്ടിംഗ് എഞ്ചിനീയറുടെ പദവിയിൽ താഴെ അല്ലാത്ത ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥനെ അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റിയുടെ അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിക്കുന്നതിന് അധികാരപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്.

38. <u>നോട്ടീസ് നൽകൽ</u> - (1) ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിലുള്ള എല്ലാ നോട്ടീസും താഴെപ്പറയുന്ന രീതിയിൽ നൽകേണ്ടതോ അഥവാ സമർപ്പിക്കേണ്ടതോ ആണ്, -

(എ) ആർക്കാണോ അഭിസംബോധന ചെയ്തിരിക്കുന്നത് അയാൾക്കോ അയാളുടെ ഏജന്റിനോ എത്തിച്ചുകൊടുക്കുകയോ, എൽപ്പിക്കുകയോ രജിസ്റ്റേർഡ് പോസ്റ്റ് വഴി അയച്ചുകൊടുക്കുകയോ അഥവാ

(ബി) പ്രസ്തുത ആളിനെയോ അയാളുടെ പ്രതിനിധിയേയോ കണ്ടെത്താത്തപക്ഷം അത്, അയാൾ സാധാരണ താമസിക്കുന്നിടത്തോ, അവ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സാനം താമസിച്ചതായി പറയപ്പെട്ട സ്ഥലത്തോ നിക്ഷേപിക്കുകയോ എത്തിച്ചുകൊടുക്കുകയോ, ഏൽപ്പിക്കുകയോ അഥവാ കെട്ടിടത്തിന്റെയോ അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഭൂമിയുണ്ടെങ്കിൽ, അവിടെയോ കാണത്തക്കസ്ഥലത്ത് പതിക്കുയോ ചെയ്യേണ്ടതാണ്.

(2) പ്രായപൂർത്തിയാകാത്ത ഒരാൾക്കാണ് നോട്ടീസ് കൊടുക്കേണ്ടതെങ്കിൽ, അയാളുടെ രക്ഷകർത്താവിനോ അയാളുടെ കുടുംബത്തിലെ പ്രായപൂർത്തിയായ ഒരാളിനോ, ജോലിക്കാരനോ കൊടുക്കുന്നത് അയാൾക്ക് കൊടുത്തതായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

39. ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കാനുള്ള അധികാരം - ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, സർക്കാരിന്റെ മുൻകൂട്ടിയുള്ള അനുമതിയോടുകൂടി, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, അങ്ങനെയുള്ള വിജ്ഞാപനത്തിൽ വ്യവസ്ഥകൾ എന്തെങ്കിലും പറഞ്ഞിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ, അതിനു വിധേയമായി, ഈ ആക്റ്റിലെ 8-ാം വകുപ്പ് (സി) യും (ഡി) യും ഖണ്ഡപ്രകാരമോ 11,22,23,24,25 എന്നീ വകുപ്പുകൾ പ്രകാരമോ ഉള്ള അതിന്റെ ഏതൊരു അധികാരവും കർത്തവ്യവും അതിന്റെ കീഴിലുള്ള ഏതെങ്കിലും ഉദ്യോഗസ്ഥനോ അധികാരസ്ഥനോ ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുക്കാവുന്നതാണ്.

40. പബ്ലിക് സെർവന്റുമാരായി കരുതപ്പെടേണ്ടതായ ആളുകൾ - സർക്കാരിന്റെയോ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെയോ അനുജ്ഞയിൻമേൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന എല്ലാ ആളുകളും, ഈ ആക്റ്റോ അതിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരമോ ഉള്ള അവരുടെ അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിക്കുമ്പോഴും കർത്തവ്യങ്ങളോ ചുമതലകളോ നിർവ്വഹിക്കുമ്പോഴും 1860-ലെ ഇന്ത്യൻ ശിക്ഷാ നിയമ സംഹിതയിലെ 1860-ലെ 45-ാം കേന്ദ്ര ആക്റ്റ്) 21-ാം അർത്ഥവ്യാപ്തിക്കുള്ളിൽ വരുന്ന പബ്ലിക് സെർവന്റുമാരായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

41. ഉത്തമവിശ്വാസത്തിൽ എടുത്ത നടപടിക്ക് സംരക്ഷണം - ഈ ആക്റ്റോ അതിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങൾ പ്രകാരമോ ഉത്തമവിശ്വാസത്തിൽ ചെയ്തിട്ടുള്ളതോ, ചെയ്യാനുദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളതോ ആയ ഏതെങ്കിലും സംഗതിയെ സംബന്ധിച്ച് സർക്കാരിനോ ഏതെങ്കിലും അതോറിറ്റിക്കോ ഏതെങ്കിലും ആൾക്കോ എതിരായി യാതൊരു വ്യവഹാരമോ പ്രോസിക്യൂഷനോ മറ്റു നിയമ നടപടികളോ നിലനിൽക്കുന്നതല്ല.

42. ഹൈവേ അതോറിറ്റികളെ പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ സഹായിക്കണമെന്ന് - ഓരോ പോലീസ് ഉദ്യോഗസ്ഥനും ഈ ആക്റ്റിനോ അതിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങൾക്കോ എതിരായി ചെയ്തിട്ടുള്ള ഏതെങ്കിലും കുറ്റത്തെ സംബന്ധിച്ച് തനിക്ക് അറിവ് കിട്ടായലുടൻതന്നെ ഏറ്റവും അടുത്തുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയേയോ ഏറ്റവും അടുത്തുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ കീഴിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥനേയോ വിവരം അറിയിക്കേണ്ടതും, ഹൈവേ അതോറിറ്റിയേയും അതിന്റെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെയും, ജോലിക്കാരെയും അവരുടെ നിയമപരമായ അധികാരം വിനിയോഗിക്കുന്നതിൽ സഹായിക്കുന്നതിന് ബാധ്യസ്ഥനായിരിക്കുന്നതുമാണ്.

43. ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ കർത്തവ്യങ്ങൾ - ഓരോ വില്ലേജ് ഓഫീസറും വില്ലേജ് അസിസ്റ്റന്റും ഏതു പേരിനാലും വിളിക്കപ്പെടുന്ന മറ്റ് വില്ലേജ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും, ഒരു ഹൈവേയുടെ നിർണ്ണയിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കെട്ടിട അതിർത്തിരേഖയോ നിയന്ത്രണ രേഖയോ കാണിക്കുന്ന സർവേ അടയാളങ്ങൾ നശിപ്പിക്കുകയോ കേടുവരുത്തുകയോ നീക്കം ചെയ്യുകയോ, സ്ഥാനം മാറ്റിയിടുകയോ, മറ്റുവിധത്തിൽ കേടുപാടുകൾ വരുത്തുകയോ അഥവാ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേക്ക് എന്തെങ്കിലും നാശം വരുത്തുകയോ ഏതെങ്കിലും ഹൈവേ ഭൂമി കൈയേറുകയോ ചെയ്തതായി വിവരം ലഭിച്ചാലുടൻതന്നെ അയാൾ ഏറ്റവും അടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ത്തുള്ള പോലീസ് സ്റ്റേഷനിലോ ഏറ്റവും അടുത്തുള്ള ഹൈവേ അതോറിറ്റിയേയോ പ്രസ്തുത വിവരം അറിയിക്കേണ്ടതാണ്.

44. ഹൈവേ പ്രദേശം ഗതാഗത ആവശ്യങ്ങൾക്ക് അല്ലാതെ മറ്റ് ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള അധികാരം - ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക്, ഗതാഗതത്തിന് ഉടൻ ആവശ്യമില്ലാത്തതും ഒരു ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായതുമായ സ്ഥലം, റോഡ് ആവശ്യങ്ങൾക്കല്ലാതെയുള്ള മറ്റാവശ്യങ്ങൾക്കായി താല്കാലികമായി ഉപയോഗിക്കാവുന്നതും, അങ്ങനെയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽനിന്ന് ലഭിക്കുന്ന ഉല്പന്നങ്ങൾ വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ അത് നിർണ്ണയിക്കപ്പെടാവുന്ന രീതിയിൽ കൈമാറ്റം ചെയ്യാവുന്നതുമാണ്.

45. കേന്ദ്രസർക്കാരിന്റെ അധീനതയിൽ ഉള്ള ഭൂമിക്ക് സംരക്ഷണം - ഈ ആക്റ്റിലുള്ള യാതൊന്നുംതന്നെ കേന്ദ്ര സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമായതോ അതിന്റെ അധീനതയിലുള്ളതോ ആയ ഭൂമിക്കോ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള ഒരു കന്റോൺമെന്റ് ബോർഡിന്റെയോ, മേജർ പോർട്ട് ട്രസ്റ്റിന്റെയോ, മറ്റ് അതോറിറ്റികളുടെയോ പരിധിയിൽവരുന്ന ഏതെങ്കിലും പ്രദേശത്തിനോ ബാധകമാകുന്നതല്ല.

46. ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് ലഭിക്കേണ്ട തുകകൾ ഈടാക്കുന്ന വിധം - ഈ ആക്റ്റ് പ്രകാരം ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് ലഭിക്കേണ്ട ഏതുതുകയും മറ്റു രീതിയിലുള്ള ഈടാക്കലിന് ഭംഗം വരാത്തവിധം, ഭൂമിയിൻമേലുള്ള ഒരു പൊതു കരകുടിശ്ശിക എന്നപോലെ ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്കു വേണ്ടി ഈടാക്കാവുന്നതാണ്.

47. റദ്ദാക്കലും ഒഴിവാക്കലും - (1) 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ഓർഡിനൻസ് (1999-ലെ 6) ഇതിനാൽ റദ്ദാക്കിയിരിക്കുന്നു.

(2) അങ്ങനെ റദ്ദാക്കിയിരുന്നാൽ തന്നെയും, പ്രസ്തുത ഓർഡിനൻസ് പ്രകാരം ചെയ്ത ഏതെങ്കിലും കാര്യമോ എടുത്ത ഏതെങ്കിലും നടപടിയോ, ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ ചെയ്തതായോ എടുത്തതായോ കരുതപ്പെടേണ്ടതാണ്.

ഉദ്ദേശകാരണങ്ങളുടെ വിവരണം

ഹൈവേയിലെ കയ്യേറ്റവും സമീപത്തുള്ള ഭൂമികളുടെ അനിയന്ത്രിതമായ ഉപയോഗവും വികസനവുംമൂലം ഹൈവേയ്ക്ക് ഉണ്ടാകുന്ന നാശനഷ്ടങ്ങളും വർധിച്ചു വരുന്നതായി കാണുന്നു. അപ്രകാരമുള്ള ഹൈവേയിലെ കയ്യേറ്റവും നാശനഷ്ടങ്ങളും തടയുന്നതിന് നിലവിലുള്ള നിയമങ്ങൾ പര്യാപ്തമല്ല.

2. ഹൈവേയുടെ സംരക്ഷണത്തിനും ഹൈവേ വികസനം ക്രമീകരിക്കുന്നതിനും റിബൺ വികസനവും കയ്യേറ്റവും തടയുന്നതിനും ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു മാതൃകാ ബിൽ ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് സർക്കുലേറ്റ് ചെയ്യുകയുണ്ടായി. ദേശീയ പാതയോടു ചേർന്നുകിടക്കുന്ന ഭൂമിയുടെ വികസനം സംസ്ഥാന സർക്കാർ മതിയായ നിയമനിർമ്മാണം വഴി നിയന്ത്രിക്കേണ്ടതാണെന്നും ഇന്ത്യാ ഗവൺമെന്റ് നിർദ്ദേശിക്കുകയുണ്ടായി.

3. സർക്കാർ സംഗതികൾ വിശദമായി പരിശോധിക്കുകയും സംസ്ഥാനത്തെ സാഹചര്യങ്ങൾ കണക്കിലെടുത്ത്, മേൽപറഞ്ഞ ആവശ്യങ്ങൾക്കായി ഒരു നിയമനിർമ്മാണം നടത്താൻ തീരുമാനിക്കുകയുണ്ടായി.

4. നിയമസഭ സമ്മേളനത്തിലല്ലാതിരുന്നതിനാലും മേൽപറഞ്ഞ നിർദ്ദേശത്തിന് ഉടനടി പ്രാബല്യം നൽകേണ്ടിയിരുന്നതിനാലും, കേരള ഗവർണർ, 1999-ലെ കേരള ഹൈവേ സംരക്ഷണ ഓർഡിനൻസ്, 1999 നവംബർ 17-ാം തീയതി വിളംബരപ്പെടുത്തുകയും, അത് 1999-ലെ 6-ാം നമ്പർ ഓർഡിനൻസായി 1999 നവംബർ 17-ാം തീയതിയിലെ 2093-ാം നമ്പർ കേരള അസാധാരണ ഗസറ്റിൽ പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

5. 1999-ലെ 6-ാം നമ്പർ ഓർഡിനൻസിനുപകരം സംസ്ഥാന നിയമസഭയുടെ ഒരു ആക്റ്റ് കൊണ്ടുവരുവാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണ് ഈ ബിൽ.

6. ബില്ലിനോടൊപ്പമുള്ള ഖണ്ഡങ്ങളിൻമേലുള്ള കുറുപ്പുകൾ ബില്ലിലെ വിവിധ വ്യവസ്ഥകളെ വിശദീകരിക്കുന്നു.

ധനകാര്യ മെമ്മോറാണ്ടം

ഈ ബിൽ നിയമമാക്കുകയും പ്രാബല്യത്തിൽ കൊണ്ടുവരികയും ചെയ്താൽ സംസ്ഥാന സഞ്ചിതനിധിയിൽനിന്നും യാതൊരു ചെലവും ഉണ്ടാകുന്നതല്ല.

ഏൽപ്പിച്ചുകൊടുത്ത നിയമനിർമ്മാണാധികാരം സംബന്ധിച്ച മെമ്മോറാണ്ഡം

ബില്ലിലെ 3-ാം ഖണ്ഡം (1)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, ഏതെങ്കിലും റോഡോ വഴിയോ അല്ലെങ്കിൽ ഹൈവേയോടുചേർന്നു കിടക്കുന്ന സ്ഥലമോ, ഒരു ഹൈവേയായും അതിനെ ഒരു സംസ്ഥാന ഹൈവേയായോ പ്രധാന ജില്ല റോഡായോ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റേതെങ്കിലും വിഭാഗത്തിലുള്ള റോഡായോ പ്രഖ്യാപിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

2. ബില്ലിലെ 4-ാം ഖണ്ഡം (1)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, പൊതുമരാമത്ത് വകുപ്പിലെ ഒരു എക്സിക്യൂട്ടീവ് എഞ്ചിനീയറുടെ പദവിയിൽ താഴെയല്ലാത്ത ഒരുദ്യോഗസ്ഥനെ ഹൈവേ അധികാരിയായി നിയമിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

3. ബില്ലിലെ 5 - ാം ഖണ്ഡം, (ഇ) ഉപഖണ്ഡം, ഹൈവേ അതോറിറ്റി വിനിയോഗിക്കേണ്ട അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

4. ബില്ലിലെ 13-ാം ഖണ്ഡം, (2)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഒരു ഹൈവേയോ, അതിന്റെ ഭാഗമോ ഗതാഗതാവശ്യങ്ങൾക്കാല്ലാതെ കൈവശം വയ്ക്കുന്നതിനായി അനുവാദം നൽകുന്നിതനുള്ള വ്യവസ്ഥകളും അങ്ങിനെ കൈവശം വയ്ക്കുന്നതിനുള്ള വാടകയും മറ്റ് ചാർജ്ജുകളും നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. പ്രസ്തുത, ഖണ്ഡത്തിന്റെ (4)-ാം ഉപഖണ്ഡം അപ്രകാരം നൽകുന്ന അനുവാദം സാധുവായിരിക്കുന്ന കാലപരിധി നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

5. ബില്ലിന്റെ 16-ാം ഖണ്ഡം, കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് നേരിട്ട് ചെലവുകൾ, അപ്രകാരമുള്ള കയ്യേറ്റത്തിന് ഉത്തരവാദിയായ ആളിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ടവിധം നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

6. ബില്ലിലെ 17-ാം ഖണ്ഡം, ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം വഴി, ഓരോ വിഭാഗത്തിലുമുള്ള ഹൈവേയുടെയും മാനകവീതി നിർദ്ദേശിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

7. ബില്ലിലെ 21-ാം ഖണ്ഡം (1)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഹൈവേ അതിർത്തിക്കും കെട്ടിടാർത്തി രേഖക്കും ഇടയിലും, കെട്ടിടാതിർത്തി രേഖയ്ക്കും നിയന്ത്രണ രേഖക്കും ഇടയിലും ഉള്ള ഭൂമി ചില ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അനുവദിക്കുന്നതിനുള്ള ഫീസും അപേക്ഷാഫാറവും നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു. പ്രസ്തുത ഖണ്ഡത്തിന്റെ 6-ാം ഉപഖണ്ഡം അപ്രകാരമുള്ള അനുവാദം നൽകുകയോ നിരസിക്കുകയോ ചെയ്തതിന്റെ വിശദാശംങ്ങളടങ്ങുന്ന രജിസ്റ്ററിന്റെ പ്രസക്തഭാഗങ്ങൾ നൽകുന്നിതനുള്ള ഫീസ് നിർണ്ണയിക്കുന്നതിനായി ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

8. ബില്ലിന്റെ 22-ാം ഖണ്ഡം (5)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഹൈവേ, ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളുടെ കാഴ്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതോ ശ്രദ്ധ വ്യതിചലിപ്പിക്കുന്നതോ ആയ ഏതൊരു വസ്തുവും നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് നേരിട്ട് ചിലവ് ഈടാക്കുന്നതിനുള്ള വിധം നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

9. ബില്ലിന്റെ 23-ാം ഖണ്ഡം, ചില സാഹചര്യങ്ങളിൽ ഒരു ഹൈവേ അതോറിറ്റിക്ക് ഹൈവേ അടയ്ക്കുകയോ, വാഹനങ്ങൾ ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്നത് നിയന്ത്രിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള വിധം നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

10. ബില്ലിന്റെ 24-ാം ഖണ്ഡം, ചില ഹൈവേകളിൽകൂടി ഭാരം കൂടിയ വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നത് ഹൈവേ അതോറിറ്റി നിരോധിക്കുകയോ നിയന്ത്രിക്കുകയോ ചെയ്യേണ്ടവിധം നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

11. ബില്ലിന്റെ 26-ാം ഖണ്ഡം (3)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഏതെങ്കിലും കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുവാൻ നേരിട്ട ചെലവുകൾ, അതിനുത്തരവാദികളായ ആളുകളിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ട വിധം നിർണ്ണയിക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

12. ബില്ലിന്റെ 27-ാം ഖണ്ഡം (2)-ാം ഉപഖണ്ഡം, ഒരു ഹൈവേക്ക് സംഭവിച്ച എന്തെങ്കിലും കേടുപാടുകൾ നന്നാക്കുന്നതിനു നേരിട്ട ചെലവുകൾ, അതിനുത്തരവാദിയായ ആളിൽനിന്നും ഈടാക്കേണ്ട വിധം നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

13. ബില്ലിന്റെ 28-ാം ഖണ്ഡം, സ്വമേധയാ നൽകുകയോ പരസ്പര വിനിമയം വഴി വാങ്ങുകയോ ചെയ്യുന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുന്നതിനായി ഹൈവേ അതോറിറ്റി പാലിക്കേണ്ട നടപടിക്രമം നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

14. ബില്ലിന്റെ 29-ാം ഖണ്ഡം, കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി, നാഷണൽ ഹൈവേയുടെ വഴി അവകാശത്തിനു പുറത്ത് ഒരു കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയും നിയന്ത്രണ രേഖയും നിശ്ചയിക്കേണ്ടവിധം നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

15. ബില്ലിന്റെ 36-ാം ഖണ്ഡം. ഈ ആക്റ്റിന്റെ ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾ നടപ്പിൽ വരുത്തുന്നതിനായി ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

16. ബില്ലിന്റെ 44-ാം ഖണ്ഡം, ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഒരു ഹൈവേയുടെ ഭാഗമായിട്ടുള്ള ഭൂമി, റോഡ് ആവശ്യങ്ങൾക്കല്ലാതെ താല്കാലികമായി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുന്നതിനും അത്തരം ഭൂമിയിലെ ഉല്പന്നങ്ങൾ, എന്തെങ്കിലുമുണ്ടെങ്കിൽ, അവ കൈയൊഴിയുന്നതിനുമുള്ള രീതി നിർണ്ണയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നു.

17. ഏതു സംഗതികളെ സംബന്ധിച്ചാണ് വിജ്ഞാപനങ്ങൾ പുറപ്പെടുവിക്കുകയോ ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുകയോ ചെയ്യാവുന്നത്, അവ നടപടിക്രമം സംബന്ധിച്ചവയും സാധാരണവും ഭരണപരവുമായ സ്വഭാവത്തോടുകൂടിയവയുമാണ്. കൂടാതെ, ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കിയതിനുശേഷം അവ നിയമസഭയുടെ പരിശോധനക്ക് വിധേയവുമാണ്. ഏൽപിച്ചുകൊടുത്ത നിയമനിർമ്മാണാധികാരം, അതിനാൽ, സാധാരണ സ്വഭാവത്തോടു കൂടിയതാണ്.

പി.ജെ. ജോസഫ്

(ശരിത്തർജ്ജമ)

എസ്. ദലീലാ സോജാ,
നിയമവകുപ്പ് അഡീഷണൽ സെക്രട്ടറി,

ഖണ്ഡങ്ങളിൻമേലുള്ള കുറിപ്പുകൾ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

2-ാം ഖണ്ഡം - ബില്ലിൽ ഉപയോഗിച്ചുള്ള ചില പദങ്ങളും പ്രയോഗങ്ങളും നിർവചിക്കാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

3-ാം ഖണ്ഡം - ഏതെങ്കിലും റോഡോ, വഴികളോ, ഭൂമിയോ ഒരു ഹൈവേ ആയി പ്രഖ്യാപിക്കാനും അവയെ തരംതിരിക്കാനും സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

4-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതോറിറ്റികളുടെ നിയമനം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

5-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അധികാരങ്ങളും ചുമതലകളും വിനിർദ്ദേശിക്കാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

6-ാം ഖണ്ഡം - ഒരു ഹൈവേ പദ്ധതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് ഭൂമിയിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികരപ്പെടുത്തുന്നതിനും അങ്ങനെ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റി പാലിക്കേണ്ട നടപടിക്രമം വിനിർദ്ദേശിക്കാനും ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

7-ാം ഖണ്ഡം - ഒരു പുതിയ ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണത്തിനോ നിലവിലുള്ള ഒരു ഹൈവേയുടെ പുനർക്രമീകരണത്തിനോ, വികസനത്തിനോ, കേടുപാടുകൾ തീർക്കുന്നതിനോ വേണ്ടി പദ്ധതി തയാറാക്കുന്നതിനും അങ്ങനെയുള്ള പദ്ധതി തയ്യാറാക്കുന്നതിന് പാലിക്കേണ്ട നടപടിക്രമം വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിനും ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

8-ാം ഖണ്ഡം - കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റി അനുമതി നൽകിയ പദ്ധതികൾ നടപ്പിലാക്കുന്നതിനുവേണ്ട ചില പ്രവർത്തികൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

9-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതോറിറ്റി ഹൈവേ പ്ലാനുകൾ തയ്യാറാക്കുന്നതിനും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

10-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതിരുകൾ നിർണ്ണയിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

11-ാം ഖണ്ഡം - കയ്യേറ്റങ്ങൾ കണ്ടുപിടിക്കുന്നതിനും നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുമായി ഹൈവേ അതിർത്തികളിൽ വാർഷിക പരിശോധന നടത്തുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

12-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേയുടെ ഭാഗമാകുന്ന എല്ലാ ഭൂമിയും സർക്കാരിൽ നിക്ഷിപ്തമായതായി കരുതുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

13-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേയിലെ കയ്യേറ്റം തടയുന്നതിനും ഗതാഗതത്തിനല്ലാതെ മറ്റ് ആവശ്യങ്ങൾക്ക് ഹൈവേ ഭൂമി താല്കാലികമായി ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അനുമതി നൽകുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

14-ാം ഖണ്ഡം - ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥകൾ ലംഘിക്കുമ്പോൾ അനുമതി പിൻവലിക്കുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നതുദ്ദേശിച്ച് കൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം.

15-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേയിലുള്ള ഏതെങ്കിലും കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം.

16-ാം ഖണ്ഡം - കയ്യേറ്റം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിനുണ്ടായ ചെലവ് കയ്യേറ്റത്തിന് ഉത്തരവാദികളായ ആളുകളിൽനിന്ന് ഈടാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

17-ാം ഖണ്ഡം - ഓരോ വിഭാഗം ഹൈവേയുടേയും മാനകവീതി നിശ്ചയിക്കാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്താനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം

18-ാം ഖണ്ഡം - ഏതെങ്കിലും വിഭാഗം ഹൈവേകളുടെ കെട്ടിടാർത്തി രേഖയും നിയന്ത്രണ രേഖയും നിർണ്ണയിക്കാൻ കോംപിറ്റന്റ് അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നതിനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം.

19-ാം ഖണ്ഡം - ഒരു ഹൈവേയുടെ അതിർത്തിക്കും കെട്ടിടാർത്തി രേഖയ്ക്കും ഇടയ്ക്കുള്ള ഭൂമി ഉപയോഗിക്കുന്നതിനുള്ള നിയന്ത്രണം സംബന്ധിച്ച് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം.

20-ാം ഖണ്ഡം - കെട്ടിടാർത്തി രേഖക്കും നിയന്ത്രണരേഖയ്ക്കും ഇടയ്ക്കുള്ള ഭൂമിയുടെ ഉപയോഗം നിയന്ത്രിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാനുദ്ദേശിച്ചുകൊണ്ടുള്ളതാണ് ഈ ഖണ്ഡം.

21-ാം ഖണ്ഡം - ഒരു ഹൈവേയുടെ അതിരിന്റെയും കെട്ടിട അതിർത്തിരേഖയുടെയും ഇടയ്ക്കും കെട്ടിട അതിർത്തി രേഖയുടെയും നിയന്ത്രണ രേഖയുടെയും ഇടയ്ക്കും കിടക്കുന്ന സ്ഥലം ഉപയോഗിക്കുന്നതിന് അനുവാദം നൽകാൻ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡംകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

22-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ ഉപയോഗിക്കുന്ന ആളുകളുടെ കാഴ്ചയെ തടസ്സപ്പെടുത്തുന്നതോ ശ്രദ്ധ തിരിക്കുന്നതോ ആയ ഏതെങ്കിലും ഘടകം നീക്കം ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

23-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ സുരക്ഷിതമല്ല എന്ന് കരുതുമ്പോൾ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

24-ാം ഖണ്ഡം - ചില ഹൈവേയിലുടേയോ അതിനു മുകളിലൂടെയോ അതിന്റെ ഭാഗത്തുകൂടിയോ ചിലതരം ഭാരംകൂടിയ വാഹനങ്ങൾ ഒടിക്കുന്നത് നിരോധിക്കുന്നതിനോ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനോ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

25-ാം ഖണ്ഡം - നിലവിലുള്ള ഏതെങ്കിലും നിയമത്തിൻ കീഴിൽ ഗതാഗതം നിയന്ത്രിക്കുന്നതിന് അധികാരപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ള അധികാരി ഗതാഗതം സംബന്ധിച്ച നിയന്ത്രണങ്ങളും ക്രമീകരണങ്ങളും നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

26-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേയിൽ ചില കാര്യങ്ങൾ ചെയ്യുന്നതിന് ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ അനുമതി ആവശ്യപ്പെടുന്നതിനായി വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

27-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേയുടെ നാശനഷ്ടങ്ങൾ തടയുന്നതിനും കേടുപാടുകൾ തീർക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

28-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിന്റെ ഏതെങ്കിലും ആവശ്യങ്ങൾക്കായി, സ്വമേധയാ വിട്ടുകൊടുക്കുന്ന ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തുകൊണ്ടോ, പരസ്പര ധാരണ പ്രകാരം വിലക്കു വാങ്ങിയോ, 1894-ലെ ഭൂമി വിലയ്ക്കെടുക്കൽ ആക്റ്റിലെ വ്യവസ്ഥകളിൻ കീഴിലോ ഭൂമി കൈവശപ്പെടുത്താൻ ഹൈവേ അതോറിറ്റിയെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡംകൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

29-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിന്റെ ചില വ്യവസ്ഥകൾ ദേശീയ പാതയുടെ വഴി അവകാശത്തിന് പുറത്തുള്ള സ്ഥലത്തെ സംബന്ധിച്ച് ബാധകമാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

30-ാം ഖണ്ഡം - മറ്റൊരിടത്തും ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്തിട്ടില്ലാത്ത കുറ്റങ്ങൾക്ക് ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

31-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിൻ കീഴിൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ നൽകാൻ അധികാരപ്പെടുത്തപ്പെട്ട ഏതെങ്കിലും ആളുടെയോ അധികാരിയുടേയോ നിയമാനുസൃത നിർദ്ദേശം മനഃപൂർവ്വം ധിക്കരിക്കുകയോ അപ്രകാരമുള്ള നിർദ്ദേശങ്ങൾ എതിർക്കുകയോ നടപ്പാക്കാൻ വിസമ്മതിക്കുകയോ ചെയ്യുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

32-ാം ഖണ്ഡം - ഏതെങ്കിലും പ്രവേശന മാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുകയോ ചിട്ടപ്പെടുത്തുകയോ ചെയ്യുന്നതോ കെട്ടിടം മുതലായവ നിർമ്മിക്കുന്നതോ സംബന്ധിച്ച നിയന്ത്രണങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

33-ാം ഖണ്ഡം - കയ്യേറ്റം നടത്തുന്നതിനുള്ള ശിക്ഷ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

34-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേക്ക് നാശനഷ്ടങ്ങൾ വരുത്തുന്നതിന് പിഴ ഈടാക്കുവാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

35-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിലെയോ അതിൻ കീഴിൽ ഉണ്ടാക്കിയിട്ടുള്ള ചട്ടങ്ങളിലേയോ ഏതെങ്കിലും വ്യവസ്ഥയ്ക്കെതിരായി ചെയ്യുന്ന കുറ്റം രാജിയാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ട് ഉദ്ദേശിക്കുന്നു.

36-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിന്റെ ആവശ്യം നടപ്പിലാക്കുന്നതിന് ചട്ടങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുവാൻ സർക്കാരിനെ അധികാരപ്പെടുത്താൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

37-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റിന്റെ ആവശ്യത്തിനായി അപ്പലേറ്റ് അതോറിറ്റികൾ രൂപീകരിക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

38-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റു പ്രകാരം നോട്ടീസ് നൽകുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമം വിശദീകരിക്കുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

39-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതോറിറ്റിയുടെ ചില അധികാരങ്ങൾ അതിന്റെ കീഴിലുള്ള ഒരു ഓഫീസർക്കോ, അതോറിറ്റിക്കോ ഏൽപിച്ചുകൊടുക്കാൻ വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

40-ാം ഖണ്ഡം - ഈ ആക്റ്റ് പ്രകാരം അധികാരങ്ങൾ വിനിയോഗിക്കുകയും ചുമതലകളും കർത്തവ്യങ്ങളും നിർവ്വഹിക്കുകയും ചെയ്യുന്നവരായ എല്ലാ ആളുകളും, ആ പ്രവർത്തികളിൽ ഏർപ്പെടുമ്പോൾ ഇന്ത്യൻ ശിക്ഷാനിയമ സംഹിതയിലെ 21-ാം വകുപ്പിന്റെ അർത്ഥവ്യാപ്തിയിൽപ്പെടുന്ന പബ്ളിക് സർവന്റുമാരായി കരുതപ്പെടേണ്ടതാണെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

41-ാം ഖണ്ഡം - സർക്കാരിനെയോ, ഏതെങ്കിലും അതോറിറ്റിയേയോ, ഏതെങ്കിലും വ്യക്തിയേയോ ഉത്തമ വിശ്വാസത്തിൽ ചെയ്ത പ്രവൃത്തികളെ സംബന്ധിച്ച വ്യവഹാരത്തിൽനിന്നോ പ്രോസിക്യൂഷനിൽ നിന്നോ മറ്റു നിയമ നടപടികളിൽനിന്നോ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

42-ാം ഖണ്ഡം - ഏതൊരു പോലീസുദ്യോഗസ്ഥനും അയാളുടെ ശ്രദ്ധയിൽപ്പെടുന്ന, ഈ ആക്റ്റ് പ്രകാരമുള്ള ഏതെങ്കിലും കുറ്റം ഹൈവേ അതോറിട്ടിയെ അറിയിക്കുന്നതിനും, ഹൈവേ അതോറിട്ടികളെയും അതിന്റെ ജീവനക്കാരെയും അവരുടെ നിയമപരമായി അധികാരം വിനിയോഗിക്കാൻ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

സഹായിക്കുന്നതിനും വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുവാൻ ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

43-ാം ഖണ്ഡം - ഏതെങ്കിലും നശീകരണം, കേടുപാട്, ഏതെങ്കിലും സർവേ അടയാളങ്ങൾ മാറ്റുന്നതോ അഥവാ നീക്കം ചെയ്യുന്നതോ അഥവാ ഈ ആക്റ്റുപ്രകാരമുള്ള ഏതെങ്കിലും കുറ്റമോ എന്നിവയെ സംബന്ധിച്ച് വില്ലേജ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഹൈവേ അതോറിട്ടിയെയോ അടുത്തുള്ള പോലീസ് സ്റ്റേഷനേയോ അറിയിക്കുന്നതിന് ചുമതലപ്പെട്ടവരായിരിക്കുമെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

44-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ ഭൂമി താൽക്കാലികമായി റോഡ് ആവശ്യങ്ങൾക്കല്ലാതെ ഉപയോഗിക്കുന്നത് ഹൈവേ അതോറിട്ടിയെ അധികാരപ്പെടുത്തുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

45-ാം ഖണ്ഡം - കേന്ദ്ര സർക്കാരിലും, കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ ഭരണ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ള അതോറിറ്റികളിലും നിക്ഷിപ്തമായിട്ടുള്ളതോ അഥവാ നിയന്ത്രണത്തിലുള്ളതോ ആയ ഭൂമി ഈ ആക്റ്റിന്റെ പരിധിയിൽനിന്നും ഒഴിവാക്കുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

46-ാം ഖണ്ഡം - ഹൈവേ അതോറിട്ടിക്ക് കിട്ടേണ്ടതായ ഏതു തുകയും, ഹൈവേ അതോറിറ്റുക്കുവേണ്ടി, ഭൂമിയിൻമേലുള്ള കരക്കുടിശ്ശിക യെന്നപോലെ കണക്കാക്കി, പിരിച്ചെടുക്കാവുന്നതാണെന്ന് വ്യവസ്ഥ ചെയ്യുന്നതിന് ഈ ഖണ്ഡം കൊണ്ടുദ്ദേശിക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly